Die Haftpflicht des Spediteurs.

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät
der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Herta Neumann
Gerichtsreferendarin in Essen.

Approbiert am 27. Januar 1928.

Coburg
Druckerei des Coburger Tageblatt
1929

29:61

Referent:
Geheimer Rat Univ.-Professor Dr. Sehling.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern gewidmet.

Inhaltsverzeichnis.

A. Der Begriff des Spediteurs.

B Die Pflichten des Spediteurs im allgemeinen, insbesondere die Pflichten des Spediteurs zur Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns.

C. Die Pflichten des Spediteurs im einzelnen.

1. Die Pflichten bei der Empfangnahme des Speditionsgutes.
2. Die Pflichten bei der Aufbewahrung des Speditionsgutes.
3. Die Pflichten bei der Versendung des Speditionsgutes.
4. Die Pflichten beim Selbsteintritt.
5. Die Nebenverpflichtungen aus dem Speditionsvertrage.

D. Die Folgen, die sich aus der Verletzung seiner Pflichten für den Spediteur ergeben.

E. Die Haftung des Spediteurs für das Verschulden dritter Personen.

F. Grundsätzliche Schadensersatzbestimmungen sowie die Anführung dazu gehöriger Beispiele.

G. Die Einschränkung der Haftung des Spediteurs durch Vertrag und ihre Rechtsgültigkeit.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41533901_0056

Literaturverzeichnis.

Burchard, Das Recht der Spedition, Stuttgart 1894.
Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts, Stuttgart 1896, 1922
Deutsche Juristenzeitung.
Dreschke, Die Rechtsstellung des Spediteurs und seine Pflichten, Leipzig 1905. Dissertation
Düringer u. Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897, Mannheim u. Leipzig 1913, 2. Aufl.
Ehrenberg, Handbuch des ges. Handelsrechts, 1913.
Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- u. Wechselrechts, Leipzig 1882, 1885.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.
Entwurf eines Handelsgesetzbuches mit Ausschluß des Seerechts, Berlin 1896.
Eberth, Die Pflichten des Spediteurs, Leipzig 1906, Dissertation.
Friedberg, Die Handelsgesetzgebung des Deutschen Reiches.
Gabel, Die Haftpflicht des Spediteurs und seine Haftpflichtbeschränkung, Würzburg 1924, Dissertation.
Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts.
Hahn, von, Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch, Braunschweig 1888.
Hedemann, Das bürgerliche Recht und die neue Zeit.
Juristische Wochenschrift.
Jesch, Die Pflichten des Spediteurs, Leipzig 1910, Dissertation.
Koch, Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch, Berlin 1863.
Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch von Reichsgerichtsräten, Berlin und Leipzig 1923.
Korte, Die Pflichten des Spediteurs, Leipzig 1909, Dissertation.
Lehmann-Ring, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Berlin 1914.
Lotmar, Der unmoralische Vertrag.
Makower, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Berlin 1907.
Möller, Der Spediteur und seine Pflichten, Leipzig 1909, Diss.
Meyer, Der Spediteur und seine Pflichten, Leipzig 1903, Diss.
Materialien zum Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich und das Einführungsgesetz, Berlin 1897.
Müller-Erzbach, Deutsches Handelsrecht, Tübingen 1922.
Münter, Das Frachtfahrerrecht, Hannover, 1. Teil, 1798, 2. Teil 1801
Oertmann, Kommentar zum bürgerlichen Gesetzbuch, Recht der Schuldverhältnisse, Berlin 1910.
Planck, Bürgerliches Gesetzbuch nebst Einführungsgesetz, Berlin 1920.
Protokolle der Kommission zur Beratung eines ADHGB. Herausgegeben von Lutz, Würzburg 1858.

Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Zivilrechts.
Das Recht.
Ritter, Das Handelsgesetzbuch, Berlin 1910.
Schettler, Die Pflichten des Spediteurs, Leipzig 1909, Diss.
Senckpiehl, Das Speditionsgeschäft nach deutschem Recht, Hannover 1907.
Seuffert's Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten.
Speditions- und Schiffahrtszeitung .
Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 12. u. 13. Auflage, Berlin und Leipzig 1926.
Staudinger, von, Kommentar zum bürgerlichen Gesetzbuch für das Deutsche Reich nebst Einführungsgesetz 1912
Sehling, Deutsches Handelsrecht, Hamburger Kaufmannsbücher, Bd 14, 1924.
Thöl, Das Handelsrecht, Bd. 3.
— Das Transportgewerbe, Leipzig 1880.
Unger, Der Zwischenspediteur, Greifswald 1919, Dissertation.
Warneyer, Jahrbuch der Entscheidungen des Reichsgerichts.
Weber, Vergleich der Haftung des deutschen Spediteurs und des französischen commissionair de transport, Breslau 1919, Diss.
Wolff, Das Speditionsgeschäft in Siebennaars, Archiv für Deutsches Wechsel- und Handelsrecht, Bd. 18.

A.

Der Begriff des Spediteurs.

„Spediteur ist, wer es gewerbsmäßig übernimmt, Güterversendungen durch Frachtführer oder durch Verfrachter von Seeschiffen für Rechnung eines anderen (des Versenders) im eigenen Namen zu besorgen."

Mit dieser Begriffsbestimmung leitet das Handelsgesetzbuch in § 407 den Abschnitt über das Speditionsgesetz ein. Es weicht in seiner Definition nur ganz unwesentlich von Art. 379 des alten Handelsgesetzbuches ab; denn der einzige Unterschied besteht darin, daß das neue Handelsgesetzbuch an Stelle von „Schiffer", den das alte Handelsgesetzbuch anwandte, den Ausdruck „Verfrachter von Seeschiffen" setzt. Der Grund hierfür ist darin zu suchen, daß der Begriff „Schiffer" nach Erlaß des Gesetzes vom 15. Juni 1895 betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (§ 7) nicht mehr eindeutig ist. Frachtführer nach § 425 HGB. ist auch derjenige, der es übernimmt, die Beförderung von Gütern auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen. Aus diesem Grunde ist die Beseitigung des nicht mehr unbedingt zutreffenden Ausdrucks „Schiffer" als richtig anzusehen, da hierdurch Unklarheiten vermieden werden. Eine Begriffsbestimmung dieses Verfrachters von Seeschiffen gibt das neue Handelsgesetzbuch nicht. In den meisten Fällen wird es wohl ein Reeder, d. h. der Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes sein, (§ 484) HGB.) oder eine Person, die sich ein ganzes Schiff oder bestimmte Räume eines Schiffes zum Zwecke des Betriebes des Transportgewerbes gemietet hat.

Nach der Begriffsbestimmung des § 407 HGB. besteht die Tätigkeit des Spediteurs vornehmlich in der Besorgung der Güterversendungen für andere. Er hat also dafür Sorge zu tragen, daß ein Gut, d. i. jede bewegliche Sache, von einem Ort an einen bestimmten andern Ort gebracht wird. Die Versendung braucht nicht unbedingt nach einer andern Ortschaft zu erfolgen. Ist dies der Fall, so handelt es sich um ein Distanzgeschäft, andernfalls bezeichnend man das Geschäft als Platzgeschäft.

Da die Tätigkeit des Spediteurs in der Besorgung der Güterversendungen besteht, so übernimmt er es nicht selbst, Güter von einem Ort an einen bestimmten anderen Ort zu befördern, sondern er übernimmt es nur, die Beförderung der Güter durch einen Frachtführer oder Verfrachter von Seeschiffen ausführen zu lassen. Um diesen Zweck zu erreichen, muß er mit den betr. Frachtführern oder Verfrachtern über die Vornahme der Beförderung Verträge abschließen. Hat der Spediteur auf Grund der abgeschlossenen Verträge den „Beförderern" das Gut zur Versendung übergeben, so ist seine Tätigkeit zu Ende, schon in diesem Moment hat er nach § 409 HGB. die Provision verdient. Der Umstand, daß die Tätigkeit des Spediteurs in der Hauptsache im Abschließen von Verträgen besteht, stellt ihn mit dem Vertreter eines anderen gleichfalls handelsrechtlichen Hilfsgewerbes, dem Kommissionär, auf eine Stufe.

Nach § 383 HGB. ist Kommisionär derjenige, der es gewerbsmäßig übernimmt, Waren oder Wertpapiere für Rechnung eines anderen im eigenen Namen zu kaufen oder zu verkaufen. Der Unterschied des Kommissionärs vom Spediteur liegt nur darin, daß die Tätigkeit des Kommissionärs im Abschließen von Kaufverträgen über Waren und Wertpapieren besteht.

Der Spediteur besorgt die Güterversendung im eigenen Namen, d. h. nach außen hin tritt er für sich, nicht für einen andern auf. Dadurch wird er Partei dieser Frachtverträge, also Vertragsgegner des Beförderers. Nur er ist aus dem Vertrage mit dem Transportunternehmer berechtigt und verpflichtet. Der Versender tritt durch den Abschluß des Frachtvertrages in kein Rechtsverhältnis zu dem Transportunternehmer, daher kann der Versender Rechte aus dem Frachtvertrage gegen den Transportunternehmer nur geltend machen, wenn der Spediteur ihm diese Rechte abgetreten hat.

Ueber die vom Kommissionär abgeschlossenen Kaufverträge gilt dasselbe. Hierin liegt bei beiden der große Unterschied zum „Vertreter" des § 164 BGB. Dieser gibt innerhalb der ihm zustehenden Vertretungsmacht Willenserklärungen im Namen des Vertretenen mit unmittelbarer Wirkung für und gegen den Vertretenen ab. Er schließt also die Verträge nicht im eigenen Namen ab, sondern im Namen des Vertretenen.

Der gleiche Unterschied, wie er zwischen Spediteur, Kommissionär und dem Vertreter des § 164 BGB. vorliegt, besteht im Gebiet des Handelsrechts zwischen Spediteur und Kommissionär und dem Handelsagenten, der als Abschlußagent sich u. a. auch mit dem Abschließen von Frachtverträgen befassen kann, sie aber nur im Namen desjenigen, für den er tätig ist, nicht im eigenen Namen abschließen kann.

Wohl aber besorgt der Spediteur die Güterversendung für Rechnung eines anderen, nämlich für Rechnung desjenigen, dem der Spediteur seine Hilfsdienste leistet. Durch diese gesetzliche Bestimmung ist der Spediteur, wenn er die ihm bei der Besorgung der Versendung obliegenden Pflichten erfüllt, davor geschützt, für einen Schaden, der infolge der Versendung des Gutes entsteht, zur Verantwortung gezogen zu werden. Es ist ihm aber auch nicht erlaubt, aus dem auf Grund des Speditionsvertrages abgeschlossenen Frachtvertrage für sich selbst irgendwelche Vorteile zu ziehen. „Dem andern", also dem Versender, müssen die Vorteile aus dem Geschäft zugewandt werden, und auch nur der Versender hat den etwa entstehenden Nachteil auf sich zu nehmen. Der Spediteur kann z. B. verlangen, daß der andere den Anspruch des Frachtführers auf Zahlung des Frachtlohnes befriedige.

Das Abschließen von Frachtverträgen im eigenen Namen für Rechnung eines anderen übernimmt der Spediteur, d. h. der Spediteur verpflichtet sich dem Versender gegenüber durch Abschluß des Speditionsvertrages die Güterversendung zu besorgen und zu diesem Zwecke den weiteren Vertrag, nämlich den Frachtvertrag, abzuschließen. Hierin liegt die Ausführung des Speditionsvertrages.

Für den Begriff des Spediteurs ist endlich wesentlich, daß er seine Tätigkeit gewerbsmäßig verrichtet. Gewerbsmäßig handelt nur derjenige, der eine auf die Dauer berechnete Tätigkeit verrichtet, die auf die Vornahme einer Reihe von im Willen verbundener Geschäfte gerichtet ist, hierbei muß er in der Absicht handeln, aus dieser Tätigkeit sich eine dauernde Einnahmequelle zu schaffen. Die Absicht, Gewinn zu erzielen, braucht sich jedoch nicht auf jedes einzelne Geschäft zu beziehen. Der Spediteur wird sogar oftmals mit Verlust arbeiten, jedoch nur in dem Gedanken, sich dadurch einen größeren Kundenkreis zu verschaffen, hierdurch also indirekt seine Einnahmequelle später zu vergrößern.

Das Erfordernis der Gewerbsmäßigkeit findet auch dann gemäß §§ 407—414 HGB. Anwendung, wenn ein Kaufmann, der nicht Spediteur ist, im Betriebe seines Handelsgewerbes es übernimmt, Güterversendungen durch Frachtführer oder Verfrachter von Seeschiffen für Rechnung eines anderen im eigenen Namen zu besorgen (§ 415 HGB.). Diesen Kaufmann nennt Cosack[1]) zum Unterschiede von dem Berufsspediteur den kaufmännischen Gelegenheitsspediteur.

[1]) S. 482.

Immer aber ist der Spediteur als Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuches anzusehen, denn in § 1 Nr. 6 erklärt das Handelsgesetzbuch den Gewerbebetrieb des Spediteurs zum Handelsgewerbe; dadurch stempelt es denjenigen, der dieses Gewerbe betreibt, zum Kaufmann.

Im Anschluß an die Begriffsentwicklung des Spediteurs sei noch das Problem der rechtlichen Natur des Speditionsvertrages, über das seit langem Streit besteht, kurz gestreift. Während man früher darüber uneinig war, ob der Speditionsvertrag als Innominat-, Mandats- oder Arbeitsvertrag aufzufassen sei, so ist jetzt nur die Frage zu beantworten, welcher der im 2. Buch des Bürgerlichen Gesetzbuches aufgeführten Schuldverhältnisses für den Speditionsvertrag maßgebend ist. Zwei Meinungen stehen sich in der Auslegung dieser Frage gegenüber. Staub [1]) hält den Speditionsvertrag für einen Dienstvertrag, gerichtet auf die Besorgung eines Geschäftes, so daß gem. § 675 BGB. die Vorschriften über den Auftrag Anwendung finden, da auch hier ein Vertrauensverhältnis vorliegt.[2]) Düringer-Hachenburg dagegen,[3]) sowie Makower [4]) und Lehmann-Ring [5]) vertreten die Ansicht, der Speditionsvertrag sei ein Werkvertrag, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand habe. Gegenstand der vertraglichen Pflichten des Spediteurs sei die Herbeiführung eines Erfolges, nämlich der Abschluß von Verträgen mit Frachtführern, Binnen- und Seeschiffern zum Zwecke der Güterversendung für Rechnung eines andern. Nicht die Dienste seien Gegenstand des Vertrages, sondern der Erfolg dieser Dienste. Jedoch ist diese verschiedenartige Auffassung nur hinsichtlich der Kündigung des Speditionsvertrages von Bedeutung. Dem Spediteur steht nur dann ein Kündigungsrecht zu, wenn man den Speditionsvertrag als Dienstvertrag auffaßt (§ 627 BGB.). Allerdings kommt hierbei in Betracht, daß der Spediteur, wenn er ohne wichtigen Grund kündigt, sich schadensersatzpflichtig macht. Vertritt man jedoch die Ansicht, der Speditionsvertrag sei ein Werkvertrag, so hat der Spediteur kein Kündigungsrecht, da die gesetzlichen Vorschriften über Werkvertrag hierüber nichts bestimmen. Nur im Falle des Verzuges des Versenders kann der Spediteur nach Maßgabe des § 643 BGB. vom Vertrage zurücktreten. Ich würde mich der Anschauung anschließen, die in dem Speditionsvertrag einen Dienstvertrag erblickt, denn das Gesetz bestimmt, in welcher Weise der Spediteur die einzelnen vertraglichen Leistungen ausführen soll. Es hat aber nicht den Erfolg der Tätigkeit des Spedi-

[1] § 407 Anm. 3.
[2]) RG., Bd. 109, S. 87, JW. 1906, 20[17], RG., Bd. 112, S. 151.
[3]) Komm. v. 1913, S. 723.
[4]) HGB. 1914, Bd. 1, T. II, Buch III, S. 1339.
[5]) HGB. 1901, S. 276.

teurs in derselben Art bezeichnet. Wie oben schon erwähnt wurde, begründet Staub seine Ansicht damit, daß er ausführt, es handle sich beim Speditionsgeschäft um ein Vertrauensgeschäft. Auch die Verfasser des Handelsgesetzbuches haben sich auf diesen Standpunkt gestellt, denn sie haben das Speditionsgeschäft mit dem Kommissionsgeschäft gleichgestellt und von diesem erklärt, es fänden hierauf die Grundsätze vom Dienstvertrag Anwendung.[1]) Da aber auf einen Vertrag, der eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstand hat, ganz gleich, ob er Dienstvertrag oder Werkvertrag ist, die meisten Vorschriften des Auftrages des Bürgerlichen Gesetzbuches entsprechende Anwendung finden, so ist diese Streitfrage von keiner großen Bedeutung.

Die folgende Darstellung soll nun zeigen, welche Pflichten dem Spediteur für den Betrieb seines Speditionshandelsgewerbes nach deutschem Handelsrechte auferlegt sind, ferner welche Konsequenzen sich für den Spediteur ergeben, wenn er diese Pflichten verletzt. Außerdem soll untersucht werden, ob den Spediteuren gestattet werden kann, ihre Haftung abweichend von den gesetzlichen Bestimmungen zu regeln, und ob in der vertraglichen Einschränkung der Haftpflicht der in örtlichen Verbänden zusammengeschlossenen Spediteure, die gemeinsame Geschäftsbedingungen haben, ein Verstoß gegen die guten Sitten liegt.

[1]) Denkschrift, S. 241, 231.

B.

Die Pflichten des Spediteurs im allgemeinen, insbesondere die Pflicht des Spediteurs zur Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns.

Nach § 347 Abs. 1 HGB. wird unter Anwendung des § 276 BGB., der vom Schuldner die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verlangt, für das Handelsrecht bestimmt: „Wer aus einem Geschäfte, das auf einer Seite ein Handelsgeschäft ist, einem anderen zur Sorgfalt verpflichtet ist, hat für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen." Da diese Gesetzesvorschrift lediglich die Sorgfaltspflicht des Spediteurs feststellt, so erhebt sich die Frage, wann und unter welchen Umständen hat der Spediteur diese Sorgfalt zu beachten? In § 408 HGB. heißt es: Der Spediteur hat die Versendung, insbesondere die Wahl der Frachtführer, Verfrachter und Zwischenspediteure mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuführen. Er hat hierbei das Interesse des Versenders wahrzunehmen und dessen Weisungen zu befolgen. Diese im § 408 HGB. hervorgehobene Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns ist die gleiche, wie die im Verkehr erforderliche Sorgfalt des § 276 BGB. Daher ergibt sich die Verpflichtung des Spediteurs zur Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns schon auf Grund allgemeiner Vorschriften des 2. Buches des Bürgerlichen Gesetzbuches. Demnach ist also die Bestimmung des § 408 HGB. keine Sondervorschrift, sondern sie hebt nur die Sorgfaltspflicht des Spediteurs noch einmal ausdrücklich hervor. Die Sorgfaltspflicht des Spediteurs ist relativ. Sie richtet sich nach dem einzelnen Falle, sie schließt keinen bestimmt umrissenen Kreis von Kenntnissen und Fähigkeiten, den jeder Spediteur haben muß, ein. Es gibt keinen Maßstab, der für alle Spediteure der gleiche wäre. Um den Inhalt der Sorgfaltspflicht des Spediteur einigermaßen genau zu bestimmen, muß man von den besonderen Verhältnissen des Speditionsgewerbes ausgehen, unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse, der Art des speziellen Speditionsgutes und des in Frage stehenden Transportes.[1]) Da der Spediteur aus

[1]) Düringer-Hachenburg, § 408, Anm. 5.

der Spedition ein Gewerbe macht, so muß von ihm erwartet werden, daß er sich die nötigen Fachkenntnisse und Erfahrungen in einer mehr oder minder langen praktischen Geschäftstätigkeit erworben hat, und daß er deshalb in der Lage ist, die Speditionsgeschäfte so sorgfältig und gewissenhaft auszuführen, daß seine Kunden keinen Anlaß zu Klagen über mangelnde Sachkenntnis des Spediteurs haben.

Welche Kenntnisse im einzelnen vorhanden sein sollten, und auf welche Gebiete sich diese erstrecken müssen, ist natürlich nicht genau bestimmbar. Jedenfalls muß ein Spediteur Rechtskenntnisse besitzen, die es ihm ermöglichen, die Hauptvorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches sowie des Handelsgesetzbuches zu begreifen und richtig anzuwenden. Er muß z. B. die Zollgesetze, die Eisenbahnverkehrsordnung und Ein- und Ausfuhrbestimmungen kennen. Er muß sich auf dem Gebiete des Verkehrswesens mit allen Neuerungen vertraut machen und über alle wichtigen Tagesfragen orientiert sein. Ferner ist es erforderlich, daß er die Tarife der Eisenbahn- und Schiffslinien beherrscht. Außerdem muß der Spediteur auch über geographische Kentnisse verfügen. Er muß die Lage aller wichtigen Städte und Orte kennen, und er muß wissen, welches im gegebenen Fall der geeignetste Verkehrsweg ist. Er muß die Fahrtzeiten miteinander vergleichen und darauf bedacht sein, das billigste Beförderungsmittel, daß trotzdem geeignete Sicherheit bietet, auszuwählen. Erfordert wird natürlich nicht ein Höchstmaß von Wissen, sondern die Kenntnisse brauchen nur durchschnittliche zu sein. Burchard [1]) führt hierzu aus: „Das Mittelmaß wird nicht aus der Gesamtzahl derjenigen, die sich überhaupt mit Spedition beschäftigen, zu ermitteln sein, sondern wird regelmäßig nur gefunden werden können aus der Zahl derjenigen, die unter gleichen oder ähnlichen Verhältnissen sich mit Spedition befassen." Es würde auch nicht der Billigkeit entsprechen, von einem Spediteur in einem Provinzstädtchen dieselben Kenntnisse zu verlangen wie von einem Spediteur in einem Seehandelsplatz oder einer großen Industriestadt. Das Gesetz zwar sagt lediglich, die Wahl der Frachtpersonen und Zwischenspediteure soll mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns vorgenommen werden. Hierdurch stellt es aber nur Beispiele auf, es zählt nur einige wichtige Pflichten speziell auf, ohne jedoch hierdurch die übrigen Ausführungen, die zu der Güterbeförderung gehören, von der Sorgfaltspflicht auszuschließen. Ebenso selbstverständlich ist es, daß der Spediteur das Interesse des Versenders zu wahren hat; denn das Verhältnis zwischen Versender und Spediteur ist ein Vertrauensverhältnis. Der Versender bedient sich des Spediteurs ja nur aus dem Grunde, weil ihm

[1]) S. 125

die erforderlichen Kenntnisse und Möglichkeiten der Güterbeförderung nicht zu Gebote stehen. Er gibt sich also gewissermaßen in die Hand des Spediteurs, bei dem er diese Fähigkeiten voraussetzt. Aus diesem Grunde ist es eine selbstverständliche Pflicht des Spediteurs, das Vertrauen des Versenders zu rechtfertigen und dessen Interessen zu wahren. Daher würde er sich schon haftbar machen, wenn er aus egoistischen Vorteilsrücksichten dem Versender Verkehrswege oder Beförderungsarten angibt, die den Transport verteuern würden. Wenn der Spediteur später feststellt, daß er gutgläubig einen falschen Rat erteilt hat, so muß er den Versender von seinem Irrtum unverzüglich in Kenntnis setzen und ihm richtige Angaben machen. Der Rat muß natürlich im Zusammenhange mit dem Speditionsverhältnis erteilt sein, und zwar mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns, andernfalls haftet der Spediteur für die Vernachlässigung dieser Sorgfalt, die einen Schaden des Auftraggebers begründet hat.[1]) Besorgt nur der Spediteur die von ihm übernommene Güterversendung ohne das Maß der Kenntnisse, die man ihm zutraut, so hat er nicht mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns gehandelt. Er hat sonach seine ihm obliegenden Pflichten nicht erfüllt und kann für später entstandene Schäden zur Verantwortung gezogen werden. Jedoch wird man ihn dann nicht haftbar machen können, wenn er bei Annahme eines speziellen Auftrags sich bei Würdigung aller Umstände die Fähigkeit, den Auftrag auszuführen und die hierzu erforderlichen Kenntnisse zugetraut hatte, sich aber später herausstellt, daß er der Ausführung dieses Spezialauftrages nicht gewachsen war. In diesem Falle hat derjenige, der den Spezialauftrag erteilt hat, ohne sich vorher über die Kenntnisse des Spediteurs auf diesem Spezialgebiet vergewissert zu haben, für seine Wahl einzustehen. Er trägt also das Risiko. Der Spediteur muß jedoch den Auftraggeber darauf aufmerksam gemacht haben, daß dieses Spezialangebot nicht in seinem gewöhnlichen Wirkungskreis liegt, sondern daß es über den Rahmen seines Gewerbebetriebes hinausgeht. Handelt der Spediteur dennoch bei der Besorgung der Güterbeförderung, so wie man es nach dem Maß der Kenntnisse und Fähigkeiten, die man ihm zugetraut hatte, erwartet hat, so hat er seine Pflicht als ordentlicher Kaufmann erfüllt. Handelte er jedoch seiner Sorgfaltspflicht entgegen, so macht er sich schadensersatzpflichtig. Inwieweit sich diese Verantwortung auswirkt, wird die spätere Untersuchung zeigen.

[1]) Staub, § 408, Anm. 2, RG., Bd. 19, S. 97, OLG. Braunschweig, Bd. 18, S. 392.

C.

Die Pflichten des Spediteurs im einzelnen.

1. Die Pflichten bei der Empfangnahme des Speditionsgutes.

Wenn der Spediteur den Transport des Speditionsgutes besorgen soll, so muß er notwendigerweise das zu versendende Gut in Empfang nehmen. Diese Pflicht zur Empfangnahme des Gutes ist zwar im Gesetz nicht ausdrücklich erwähnt, sie ist aber eine Selbstverständlichkeit. Zwei Möglichkeiten sind denkbar, die zur Besitznahme des Gutes durch den Spediteur führen: Einmal, daß der Spediteur das Gut aus dem unmittelbaren Besitz des Versenders empfängt, indem dieser es zu dem Spediteur schafft, oder der Spediteur es selbst abholt. Der andere Fall läge dann vor, wenn die Empfangnahme des Gutes durch einen Frachtführer oder Verfrachter von Seeschiffen geschieht, oder wenn sich das Speditionsgut bei einem Dritten befindet, von dem der Spediteur es in Empfang nimmt.

Gelangt das Speditionsgut vom Versender selbst oder von einem seiner Angestellten unmittelbar in die Hände des Spediteurs, so bestehen für ihn besondere Pflichten zur Empfangnahme des Gutes nicht, da er annehmen darf, daß er die Sache, die er empfangen hat, in demselben Zustand versenden soll. Es ist doch wohl in der Regel anzunehmen, daß der Versender das Speditionsgut in transportfähigem Zustand abliefert. Besser ist es jedenfalls für den Spediteur, wenn er die äußere Beschaffenheit des Gutes nachprüft, denn eine vorbehaltlose Annahme von beschädigtem Gut berechtigt zu der Vermutung auf fehlerlose Ablieferung des Versenders an den Spediteur. Dieser ist dann ersatzpflichtig, wenn er sich nicht exkulpieren kann.[1]) Wenn aber ein Mangel an der Verpackung des Gutes dem Spediteur bei der Empfangnahme auffällt, so muß er, um die Interessen des Versenders zu wahren, den Mangel auf der Empfangsbescheinigung vermerken und zugleich mit der Anzeige des Mangels an den Versender dessen Anordnungen über die Beseitigung des Mangels ausbitten.

[1]) Wolff, S. 175.

Völlig anders liegen die Fälle, wenn der Spediteur das Gut aus den Händen eines Dritten, z. B. eines Frachtführers, in Empfang nimmt, da hier das Speditionsgut bereits einen Teil des Transportes zurückgelegt hat. Bei der Entgegennahme eines solchen Gutes muß der Spediteur ganz besonders sorgfältig und aufmerksam sein. Gemäß § 438 Abs. 1 HGB. sind die Ansprüche gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrage durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen erloschen. Beobachtet also der Spediteur bei der Entgegennahme des Gutes nicht die nötige Vorsicht und Sorgfalt, so kann er den Versender gegebenenfalls in hohem Maße schädigen. Die Handlungen des Spediteurs sind für den Versender präjudizierlich, wie Burchard sagt.[1]) Hierbei ist noch zu bemerken, daß die nicht zu widerlegende Vermutung Platz greift (§ 438, Abs. 1 HGB.), daß der Spediteur das Gut in demselben Zustand, in dem es sich bei dem Beginn des Transportes befunden hat, erhalten hat. Es besteht also für den Spediteur die Gefahr, den Schaden, der vielleicht während des Transportes entstanden ist, selbst bezahlen zu müssen. Diese gesetzliche Bestimmung ist jedoch nur von Belang, wenn die beiden Akte: Annahme des Speditionsgutes und Zahlung der Fracht, zugleich erfolgt sind, es ergibt sich dann, daß bei Transporten, bei denen eine Vorauszahlung der Fracht erfolgt ist oder in Fällen, in denen der Spediteur mit dem Frachtführer in laufender Rechnung steht, die Wirkung des § 438 Abs. 1 HGB. nicht praktisch werden kann.[2])

Im einzelnen ist von den Pflichten des Spediteurs bei der Empfangnahme des Gutes folgendes zu bemerken:

Der Spediteur muß zunächst darauf achten, daß das Gut, das er entgegennimmt, das gleiche ist, wie das, dessen Versendungsbesorgung er im Speditionsvertrage übernommen hat. Er muß daher prüfen, ob die im Frachtbrief gemachten Angaben stimmen. Er muß sich überzeugen, ob die Art der Verpackung, die Nummer, die Signatur und die Stückzahl stimmt. Außerdem ist es von Wichtigkeit, daß der Spediteur, wenn er das Gut von einem Frachtführer oder einem Verfrachter von Seeschiffen entgegennimmt, darauf achtet, daß die Ablieferung rechtzeitig erfolgt ist, daß sie in der etwa vereinbarten Transportfrist geschehen ist.

Vor allem aber hat der Spediteur sein Augenmerk darauf zu richten, ob das Gut sich in einem beschädigten Zustand befindet, der äußerlich erkennbar ist. Hierbei ist der objektive Tatbestand maßgebend, nicht die subjektive Wahrnehmung des Spediteurs. Aus diesem Grunde kann er sich nicht vor

[1]) S. 205.
[2]) Burchard, S. 203 ff.

dem Vorwurf des Mangels schützen, daß er geltend macht, er habe die Ware nicht besichtigt.[1]) Da jeder Transport mit großen Gefahren für das Speditionsgut verbunden sein kann, so kann auch sehr leicht eine äußerlich erkennbare Beschädigung des Gutes vorkommen. Burchard[2]) führt hierzu aus, daß es dem eigenen Ermessen des Spediteurs, der diese Mängel erkannt hat, überlassen bleiben kann, auf welche Art und Weise er die Interessen des Versenders am besten zu wahren hat. Man wird in solchen Fällen eine zweifache Verpflichtung des Spediteurs konstruieren können:

a) der Spediteur hat die Rechte gegen den Frachtführer zu wahren,
b) der Spediteur hat die Pflicht, den Versender unverzüglich zu benachrichtigen.

Der Spediteur kann, um die Interessen seines Auftraggebers gegenüber dem Frachtführer zu wahren, die Frachtsumme kürzen, oder auch die ganze Fracht einbehalten. Jedoch ist es auch möglich, daß er sich mit dem Frachtführer darin einigt, daß die Ansprüche gegen den Frachtführer nicht erlöschen sollen.[3]) Nicht jedocrh darf er die Fracht bezahlen und sich einseitig seine Rechte vorbehalten, da sonst die Folgen des § 438 Abs. 1 HGB. eintreten. Will der Spediteur Abzüge von der Fracht machen, so wird er sich zur Schätzung des Minderwertes eines Sachverständigen bedienen.

Ferner muß der Spediteur seinen Auftraggeber möglichst rasch und über alle Einzelheiten benachrichtigen, um eine durch Unterlassung der Benachrichtigung begründete Schadensersatzpflicht auszuschalten, die auch dann eintreten würde, wenn er zwar dem Versender Nachricht gegeben hätte, dessen Verhaltungsmaßregeln jedoch nicht rechtzeitig eingetroffen sind, und der Spediteur wiederum bei Anordnung der erforderlichen Maßnahmen nicht die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes beobachtet haben sollte. Ist dies zwar der Fall, stimmen die Anordnungen des Spediteurs jedoch nicht mit denen des Auftraggebers überein, so ist der Spediteur nicht zum Schadensersatz verpflichtet.[4])

Anders ist die Beurteilung der Sachlage dann, wenn die Mangelhaftigkeit des Speditionsgutes nicht äußerlich erkennbar ist. In solchen Fällen kann der Spediteur, selbst wenn er die Ware angenommen und die Fracht bezahlt hat, den Frachtführer in Anspruch nehmen (Ausnahme zu § 408 HGB.). Dieses Recht ist dem Spediteur einmal dann gegeben, wenn er den Mangel durch amtlich bestellte Sachverständige unver-

[1]) S. 207.
[2]) S. 208.
[3]) ROHG. I, 180, 181.
[4]) Burchard, S. 209.

züglich, d. h. ohne schuldhaftes Zögern (§ 121 BGB.), spätestens aber eine Woche nach der Annahme, festzustellen beantragt (§ 438 Abs. 2 HGB.). Diese gesetzliche Frist von einer Woche entspricht dem Art. 44 Abs. 2 Ziff. 6 des Berner Vertrages. Zwar kann sie vertraglich verlängert oder verkürzt werden. Nur Eisenbahnverwaltungen können sich eine kürzere Frist nicht ausbedingen (§§ 464, 471 HGB.). Es muß weiter hinzukommen, daß der Schaden in der Zeit zwischen Uebergabe des Gutes an den Frachtführer und der Ablieferung von seiten des Frachtführers an den Spediteur entstanden ist.

Diese Unterscheidung zwischen äußerlich erkennbaren und äußerlich nicht erkennbaren Mängeln des Speditionsgutes bei der Empfangnahme ist jedoch nur von Bedeutung, wenn der Spediteur das Gut von einem Frachtführer entgegennimmt. Bei dem Verfrachter von Seeschiffen kommt die Bestimmung des § 609 HGB. in Frage. Hiernach muß der Spediteur, wenn das Gut vor der Uebernahme nicht besichtigt worden ist, die nachträgliche Besichtigung durch die zuständige Behörde oder durch einen amtlich bestellten Sachverständigen nachholen lassen, wenn er nicht der Ansprüche wegen Beschädigung verlustig gehen will.

Zu beachten sind ferner für den Spediteur die Vorschriften des § 388 Abs. 2 HGB. Diese Bestimmung gibt dem Spediteur das Recht an die Hand, das Speditionsgut gemäß den Vorschriften des § 373 HGB. zu verkaufen, wenn das Gut dem Verderb ausgesetzt ist, oder wenn später Veränderungen an dem Gute eintreten, die dessen Entwertung befürchten lassen, und keine Zeit vorhanden ist, oder der Versender mit der Erteilung der Verfügung säumig ist.

Unter Verderb sind organische Veränderungen an der Substanz des Gutes selbst zu verstehen, die auf eine schnelle, sei es völlige oder doch wesentliche Entwertung des Gutes mit Bestimmtheit schließen lassen.[1]) Bemerkt der Spediteur einen derartigen Zustand der Waren, so muß er zunächst, falls die Zeit hierzu nicht ausreicht, seinem Auftraggeber Mitteilung machen und dessen Verhaltungsmaßregeln abwarten. Wie lange der Spediteur auf Antwort zu warten hat, entscheidet die Nähe der Gefahr.[2]) Liegt es im Interesse des Versenders, so hat der Spediteur auch ohne vorherige Benachrichtigung das Recht, die Sachen zu verkaufen. Die Vorschrift des § 373 HGB. findet hierbei entsprechende Anwendung. Der Spediteur hat für den Weiterverkauf den geeigneten Ort und die geeignete Zeit auszusuchen. Er hat den Versender von dem bevorstehenden Verkauf zu benachrich-

[1]) Düringer-Hachenburg, § 388, III 1 b.
[2]) Senckpiehl, S. 189.

tigen und ihm über den erfolgten Verkauf Rechenschaft abzulegen, insbesondere darüber, welcher Preis erzielt worden ist und welche Kosten entstanden sind. Gegebenenfalls kann dieser Verkauf auch freihändig erfolgen, der Spediteur wird aber gut tun, in solchen Fällen einen Sachverständigen zu Rate zu ziehen, da er sonst die Angemessenheit seiner Maßnahmen nur schwer beweisen kann.[1]) Die Vorschrift des § 388 Abs. 2 HGB. stellt den gleich bei der Ablieferung des Speditionsgutes vorhandenen Veränderungen, die erst später am Zustand des Gutes eintretenden gegenüber. Diese Gegenüberstellung will jedoch nicht besagen, daß mit den Begriffen dem „Verderben ausgesetzt sein" und „eingetretene Veränderungen", die die Entwertung des Gutes unmittelbar befürchten lassen, etwas Verschiedenes gemeint sei. Diese beiden Begriffe sind als gleich zu betrachten. Auf die Pflichten, die sich für den Spediteur ergeben für die später einzutretenden Veränderungen des Spezialgutes, wird später bei der Erörterung der Pflichten des Spediteurs bei der Aufbewahrung des Speditionsgutes näher eingegangen werden.

Erhält jedoch der Spediteur das Gut von einem Dritten, z. B. von einem Lagerhalter, so finden die strengen Vorschriften des § 388 HGB. keine Anwendung. Immerhin hat der Spediteur auch in diesem Falle die Interessen seines Auftraggebers zu wahren, indem er dem Versender etwaige Ansprüche gegen den Verwahrer sichert. Diese Handlungsweise dürfte auch in seinem eigenen Interesse liegen, denn der Spediteur muß tunlichst vermeiden, bei einem eventuellen späteren Schadensersatzprozeß den Beweis, daß der Verwahrer oder der Lagerhalter für die etwaigen Beschädigungen verantwortlich ist, nicht zu erschweren.

2. Die Pflichten bei der Aufbewahrung des Speditionsgutes.

Das Speditionsgut, das dem Spediteur ausgehändigt worden ist, wird in der Regel einige Zeit in unmittelbarem Besitze des Spediteurs bleiben, bevor es dem Empfänger ausgehändigt wird, oder bevor es zur Weiterbeförderung gelangt.

Auch bei der Aufbewahrung haftet der Spediteur mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns. Dies ergibt sich aus der Vorschrift des § 390 HGB., die besagt, daß der Kommissionär für den Verlust und die Beschädigung des in seiner Verwahrung befindlichen Gutes verantwortlich ist, es sei denn, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnten. Diese auf den Kommis-

[1]) Lehmann-Ring, § 388, S. 224.

sionär bezogene Gesetzesbestimmung findet auch auf den Spediteur nach § 407 Abs. 2 HGB. Anwendung.

Diese Verwahrung des Gutes ist weder eine Aufbewahrung im Sinne von §§ 414 ff. HGB., noch finden hierauf die Bestimmungen von § 688 BGB. Anwendung. Die Verpflichtung des Spediteurs ergibt sich unmittelbar aus dem Speditionsvertrag, sie ist ein Teil der „Versendungsausführung" des § 408 HGB.

Welche einzelnen Handlungen der Spediteur vornehmen muß, um seinen Pflichten bei der Aufbewahrung zu genügen, ist schwer in eine Regel zu fassen. Diese Handlungen werden in den einzelnen Fällen stets verschieden sein. Allgemein wird man mit Burchard [1]) sagen können, daß die aufzubewahrende Sache so gelagert und so behandelt werde, wie Sachen gleicher Art von einem ordentlichen Kaufmann gelagert und behandelt zu werden pflegen; ferner muß der Spediteur fortgesetzt darauf achten, ob die Sache einer Verminderung, einem Verlust oder einer Verschlechterung ausgesezt sei, und welche Umstände etwa vorliegen oder eintreten, die eine solche schädliche Einwirkung ausüben können. Was den Lagerort anbetrifft, so wird man verlangen müssen, daß der Spediteur ihn je nach der Art des aufzubewahrenden Gutes aussucht. Der Aufbewahrungsort darf in erster Linie nicht feuergefährlich sein. Der Spediteur muß darauf achten, daß Feuerlöschgeräte zur Hand sind, ebenfalls muß der Lagerort gegen Wassergefahren geschützt sein. Ferner müssen auch die Lagerräume sicher verschlossen sein, so daß keine Gefahr besteht, daß die Sachen gestohlen werden. Im einzelnen ist zu bemerken, daß Waren, die keine Feuchtigkeit vertragen, z. B. Mehl und Zucker, nicht in feuchten Orten aufbewahrt werden können. Lagert der Spediteur längere Zeit Stoffballen, so hat er darauf zu achten, daß sie nicht zusammenlagern dürfen, wenn die Beschaffenheit des einen Gefahr für das andere mit sich bringen kann; er darf also nicht Butterkübel neben Petroleumfässer lagern oder Oelflaschen auf Stoffballen setzen. Es bleibt auch zu erwägen, daß der Spediteur Waren, die dem Verderb ausgesetzt sind, z. B. frisches Fleisch,, Obst und Gemüse, möglichst in einer Kühlhalle aufbewahrt, damit sie vor dem Verfaulen geschützt sind. Droht aber trotz allem der Verderb, so muß der Spediteur, wie oben erwähnt wurde, den Versender unverzüglich benachrichtigen. Wenn keine Zeit hierzu vorhanden ist, oder der Auftraggeber keine zeitige Nachricht gibt, so kann der Spediteur den Notverkauf vornehmen.

Wenn nun die vorhandenen Lagergüter bedroht sind, so besteht für den Spediteur die Pflicht, zunächst die wertvolleren, dann die geringerwertigeren zu retten. Ist sein eigenes Gut

[1]) S. 233.

ebenfalls in Gefahr, so muß der Spediteur darauf bedacht sein, die Waren des Versenders zu retten, und erst dann kann er seine eigenen in Sicherheit bringen.

Grundsätzlich hat die Aufbewahrung des Speditionsgutes in den Räumen des Spediteurs zu erfolgen, die zu seiner ausschließlichen Verfügung stehen. Reichen diese Räumlichkeiten jedoch nicht aus, so ist er berechtigt, fremde Lagerräume zu mieten, von deren Brauchbarkeit er sich natürlich sorgfältig überzeugen muß, um einer Schadensersatzklage vorzubeugen. Uebergibt er aber das Speditionsgut einem Dritten zur Aufbewahrung, wie dies bei öffentlichen Lagerhäusern häufig vorkommt, so würde nach der Ansicht Burchards [1]) der Spediteur nur für culpa in eligendo haften. Nur in einem Falle sei diese Befugnis des Spediteurs ausgeschlossen, nämlich dann, wenn der Versender unter Berücksichtigung der speziellen Fähigkeiten des ausgewählten Spediteurs, diesem den Auftrag erteilt habe. Berücksichtigen wir aber, daß der Spediteur verpflichtet ist, alle Handlungen, die zur Versendungsausführung gehören, persönlich vorzunehmen, so werden wir hierzu auch die Aufbewahrung des Speditionsgutes rechnen müssen. Aus diesem Grunde haftet der Spediteur für den Schaden, den ein Dritter, der für ihn die Aufbewahrung besorgt, anrichtet, da ja schon die Aufbewahrung durch Dritte dem Spediteur nicht erlaubt ist. Allerdings kann der Spediteur sich bei der Aufbewahrung der Güter seiner Gehilfen bedienen, für deren Verschulden er, wie weiter unten ausgeführt werden wird, gemäß § 278 BGB. haftet.

Im engen Zusammenhang mit der Frage, welche Pflichten dem Spediteur mit der Aufbewahrung des Speditionsgutes erwachsen, steht die Frage nach der Verteilung der Beweislast, wenn ein Prozeß über die Beschädigung oder den Verlust des Gutes anhängig ist.

Nach § 390 Abs. 1 HGB. ist die Beweislast verteilt, zunächst hat der Versender zu beweisen, daß das Speditionsgut mangelfrei in den unmittelbaren Besitz des Spediteurs gelangt ist. Dem gegenüber hat der Spediteur darzutun, daß er das Gut in dem gleichen Zustande weiter befördert habe, wie es von ihm in Empfang genommen sei, oder daß er die schädlichen Folgen, die während des Lagerns eingetreten seien, nicht habe abwenden können.[2]) Die Stellung des Versenders ist insofern eine günstigere, als für ihn die Rechtsvermutung spricht, daß die Beschädigungen des Speditionsgutes während der Besitzzeit des Spediteurs entstanden seien. Der Auftraggeber ist nicht verpflichtet, ein Verschulden des Spediteurs zu beweisen, noch ist es notwendig, daß er darlegt, es bestehe

[1]) S. 243, 244.
[2]) ROHG., Bd. 8, S. 192, 199.

ein Kausalzwang zwischen dem schuldhaften Verhalten des Spediteurs und dem eingetretenen Schaden. Die Schuldfrage hat lediglich der Richter zu entscheiden. Kann der Spediteur den Beweis, daß er mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns gehandelt habe, nicht erbringen, so ist er zum Schadensersatz zu verurteilen.

3. Die Pflichten bei der Versendung des Speditionsgutes.

Der Empfangnahme und der eventuellen, sei es längeren, sei es kürzeren Aufbewahrung des Speditionsgutes, folgt die eigentliche Versendung durch den Spediteur. Die Ausführung der Versendung besteht in der Vornahme aller derjenigen Handlungen, die zur Beförderung des Speditionsgutes an den Bestimmungsort notwendig sind. Hierzu gehört vor allem das Abschließen der Frachtverträge mit den Frachtführern oder den Verfrachtern von Seeschiffen, evtl. der Abschluß des Speditionsvertrages mit dem Zwischenspediteur. In diesen Fällen haftet der Spediteur für culpa in eligendo, da der § 408 HGB. ausdrücklich hervorhebt, daß der Spediteur die Wahl der Frachtführer, Verfrachter von Seeschiffen und Zwischenspediteuren mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns vorzunehmen habe. Diese vorsichtige Auswahl wird sich insbesondere darauf erstrecken, daß der in Aussicht genommene Beförderer geeignet und zuverlässig erscheint, und ob er die nötige Sachkenntnis besitzt. Die Geeignetheit eines Transportunternehmens läßt sich jedoch nur von Fall zu Fall entscheiden. Meistens wird der Spediteur wohl die Eisenbahn mit der Beförderung des Gutes beauftragen. Gegen die Wahl dieses Beförderers wird in der Regel nichts einzuwenden sein, ebenfalls wird dies bei allen derartigen größeren und bekannten Unternehmungen der Fall sein. Die nötige Vorsicht in der Auswahl hat der Spediteur nur bei kleinen Geschäftsbetrieben anzuwenden. Ein gewerbsmäßiger Betrieb des Frachtführers ist keinesfalls Bedingung.[1]) Immer aber muß der Spediteur darauf bedacht sein, einen Transportunternehmer zu beauftragen, der über geeignete Transportmittel verfügt. Weiter ist zu bemerken, daß die Auswahl des Beförderers von dem Spediteur persönlich vorgenommen werden muß. Beauftragt er mit der Auswahl einen Dritten, so haftet er gleichwohl für alle Schäden, die der von dem Dritten ausgewählte Frachtführer verursacht hat. Arbeitet der Dritte jedoch in dem Geschäftsbetrieb des Spediteurs und hat er sich des Dritten als Gehilfen bedient, so tritt die Ersatzpflicht gemäß § 278 BGB. ein.

[1]) ROHG., Bd. 7, S. 307; Staub, § 408, Anm. 4, Lehmann-Ring, S. 274.

Ist die Auswahl des geeigneten Transportunternehmers erfolgt, so handelt es sich darum, daß der Spediteur einen für den Versender möglichst günstigen Frachtvertrag abschließen muß. Der Spediteur muß darauf bedacht sein, die Waren möglichst schnell, sicher und billig an den Bestimmungsort zu befördern, immer unter Berücksichtigung des mutmaßlichen Willens des Auftraggebers. Hat dieser dem Spediteur eine Limitsumme ausgesetzt, so darf er diese nicht überschreiten, kann das Gut aber zu einem niedrigeren Frachtsatz befördert werden, so kommt die Differenz dem Versender zugute.

Bevor der Spediteur das Gut dem Transportunternehmer übergibt, muß er sich davon überzeugen, daß die Verpackung einen Transport aushält. Andernfalls hat er die ordentliche Verpackung selbst vorzunehmen. Um eine Verwechslung auf dem Transport vorzubeugen, hat der Spediteur das Gut, falls der Versender dies unterlassen hat, mit einem deutlich sichtbaren Merkzeichen zu versehen. Zu solchen Merkmalen gehört auch die Angabe der Verpackungsart, z. B. Sack, Ballen, Kiste usw., die der Spediteur auf dem erforderlichen Begleitpapier vermerken muß. Wenn er die Ware nicht genau bezeichnet, so haftet er für den durch Verwechslung vorkommenden Schaden.[1]) Als erforderliche Begleitpapiere kommen in Frage der Frachtbrief, der bei Uebergabe des Gutes an den Frachtführer ausgestellt wird. Ferner gehören zu den Begleitpapieren, nach deren Vorhandensein der Spediteur sich zu erkundigen hat, die Urkunden, die von der Zoll-, Steuer- oder Polizeibehörde über das Speditionsgut ausgestellt sind.[2]) Er hat weiter dafür zu sorgen, daß diese Begleitpapiere zur rechten Zeit an den Empfänger gelangen, denn nur wenn sie gleichzeitig mit dem Speditionsgut bei dem Empfänger eintreffen, kann dieser sich als Empfänger des Gutes legitimieren. Gelangen die Begleitpapiere jedoch zu spät in die Hände des Empfängers, so macht sich der Spediteur schadensersatzpflichtig.

In diesem Zusammenhang sind noch die Pflichten des Spediteurs bei der Versendung des Gutes zu berücksichtigen, wenn er sich eines Zwischenspediteurs bedient. Es gelten hier die gleichen Bestimmungen für die Verpflichtungen des Spediteurs zur sorgfältigen Auswahl und zur Abschließung eines günstigen Speditionsvertrages, wie sie bei der Wahl des Frachtführers und dem Abschluß des Frachtvertrages auseinandergesetzt worden sind. Die Annahme eines Zwischenspediteurs, der nach Einleitung der Versendung den weiteren Transport übernimmt und seinerseits einen Frachtführer oder

[1]) JW. 1902, 29/24, RG., Bd. 62, S. 332.
[2]) RG., Bd. 28, S. 141.

Verfrachter von Seeschiffen zur Beförderung bestimmt oder die Ablieferung an den Empfänger besorgt, ist nur dann notwendig, wenn der Hauptspediteur nicht in der Lage ist, den gesamten Transport vorzunehmen. Dies ist dann der Fall, wenn er z. B. nicht für die ganze von dem Gut zurückzulegende Strecke geeignete Beförderer findet, oder wenn z. B. die Ablieferung an den Empfänger mit großen Schwierigkeiten verknüpft ist.[1]) Der Hauptspediteur schließt dann als Versender mit dem Zwischenspediteur einen Speditionsvertrag ab, vorausgesetzt natürlich, daß der Auftraggeber sein Einverständnis erklärt, oder die Handlung im mutmaßlichen Interesse des Versenders geschieht. Andernfalls hat der Hauptspediteur die durch die Annahme des Zwischenspediteurs entstandenen Mehrkosten zu tragen. Ebenfalls ist er dann für den Schaden verantwortlich, der dem Auftraggeber eventuell durch den Zwischenspediteur entstanden ist.

4. Pflichten des Spediteurs beim Selbsteintritt.

Die bisherige Abhandlung ging von dem reinen Speditionsvertrag des § 407 HGB. aus. Im Handelsgesetzbuch sind jedoch einige Sonderfälle geregelt, die eine Abweichung von dem Speditionsvertrage des § 407 zeigen. Ebenfalls sind die Pflichten des Spediteurs bei diesen Verträgen wesentlich gegenüber den Pflichten aus dem reinen Speditionsvertrage verändert. Diese Ausnahme der eigentlichen Speditionstätigkeit behandeln die §§ 412 und 413 HGB. Im § 412 HGB. heißt es: „Der Spediteur ist, wenn nicht ein anderes bestimmt ist, befugt, die Beförderung des Gutes selbst auszuführen. Macht er von dieser Befugnis Gebrauch, so hat er zugleich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder eines Verfrachters. Er kann die Provision, die bei Speditionsgeschäften sonst vorkommenden Kosten, sowie die gewöhnliche Fracht verlangen.“ Da er den Frachtvertrag mit sich selbst abschließt, vollzieht er einen Akt des Selbsteintritts. In diesem Falle also ist der Spediteur zugleich Frachtführer. Er kann die Versendung selbst besorgen, es sei denn, daß der Auftraggeber vorher mit dem Spediteur eine Vereinbarung getroffen hat, die den Selbsteintritt des Spediteurs ausschließt. Eine weitere Voraussetzung — den Abschluß des Speditionsvertrages natürlich mitberücksichtigt — ist nicht erforderlich. Die Erklärung des Selbsteintritts hat dem Auftraggeber gegenüber durch Anzeige zu geschehen. Ist der Spediteur hierzu gleichzeitig Frachtführer geworden, so ist es selbstverständlich, daß

[1]) ROHG., Bd. 12, S. 379.
) Sehling, S. 310.

er neben den Pflichten des Spediteurs auch die Pflichten eines Frachtführers bezw. eines Verfrachters von Seeschiffen zu erfüllen hat. Seine Haftung wird stets eine strengere als die des reinen Spediteurs sein, da er auch für den Schaden haftet, der dem Speditionsgut während der Versendung, die er ja selbst übernimmt, zustößt. Ausgeschlossen ist es jedoch nicht, daß der Spediteur, der den Selbsteintritt vollzogen hat, gleichwohl die Versendung von einem anderen Frachtführer vornehmen läßt. Er haftet dann aber nicht nur für culpa in eligendo, wie eben ausgeführt wurde, sondern er haftet für den Schaden, den dieser beauftragte Frachtführer bezw. Verfrachter verschuldet hat, wie für eigenes Verschulden. (Gemäß § 278 BGB.[1])

Eine weitere Besonderheit liegt darin, daß der Spediteur bei seiner Berechnung nur von der gewöhnlichen Fracht auszugehen braucht. Auch wenn sich der Transport verbilligt hat gegenüber den üblichen Frachtsätzen, so kann der Spediteur dennoch nach § 412 Abs. 2 HGB. die gewöhnlichen Frachtsätze berechnen. Er steht sich aber dann, wenn er selbst eintritt, besser als der reine Spediteur, denn dieser hatte die ersparten Frachtgelder dem Auftraggeber gutzuschreiben.

Allerdings kann sich die Möglichkeit ergeben, daß die Interessen des Spediteurs mit den Pflichten des Frachtführers kollidieren. Z. B. hat der Frachtführer ein Recht auf Ausstellung eines Frachtbriefes, ist aber der Spediteur selbst Frachtführer, so müsste der Auftraggeber diesen erteilen, während es gerade die Pflicht des Spediteurs ist, dem Versender die erforderlichen Arbeiten abzunehmen. Cosack[2]) macht hierzu den Vorschlag, stets so zu handeln, wie es den Interessen des Versenders entspräche. Genau genommen ist eine derartige Schwierigkeit garnicht vorhanden. Der Spediteur ist bis zur Vornahme der Versendung nichts weiter als Spediteur. Er hat also alle die Handlungen vorzunehmen, die in der bisherigen Abhandlung geschildert sind. Demnach hat er auch für die Ausstellung der nötigen Begleitpapiere zu sorgen. Ist das Gut zur Versendung gelangt, so ist er von diesem Zeitpunkt ab Frachtführer und hat die Tätigkeit und Verpflichtung eines Frachtführers. In beiden Fällen muß er die Interessen des Versenders beachten. Damit erledigt sich auch die Ansicht Staubs,[3]) der ausführt, daß bei Vereinigung von Spediteur und Frachtführer in einer Person diejenige Eigenschaft entscheidend sei, die für den Spediteur am günstigsten sei.

---

[1]) §§ 431, 432, 458, 469 HGB., Cosack, S. 415.
[2]) Cosack, § 95, 7 b.
[3]) § 412, Anm. 4.

Zusammengefaßt ergibt sich also, daß die Pflichten des selbsteintretenden Spediteurs stets größer sind als diejenigen, die sich aus dem reinen Speditionsvertrag ergeben.

5. Die Nebenverpflichtungen aus dem Speditionsvertrag.

Dem Spediteur erwachsen außer den bisher behandelten Verpflichtungen verschiedene Nebenpflichten, die ihm nicht kraft Gesetzes obliegen. Hierzu gehört die Pflicht, das Speditionsgut zu versichern. Nach § 407 Abs. 2, § 390 o Abs. 2 HGB. ist der Spediteur nur dann wegen der Unterlassung der Versicherung verantwortlich, wenn er vom Versender (Kommittenten) angewiesen war, die Versicherung zu bewirken. Diese Versicherung will besagen, daß die Vornahme der Versicherung nicht ein Teil der mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns vorgenommenen Speditionsvertrages ist, denn wenn der Spediteur die Versicherung nicht vornimmt, obwohl sie den Weisungen des Versenders entspricht, so macht sich der Spediteur schadensersatzpflichtig. Das bedurfte keiner besonderen Hervorhebung. Wegen Unterlassung der Versicherung kann er also niemals haftbar gemacht werden. Eine Verpflichtung zum Versicherungsabschluß besteht nur, wenn der Versender den Spediteur hierzu angewiesen hat. Dieser Anweisung hat der Spediteur unbedingt zu folgen. Daraus ergibt sich, daß der Auftrag nicht angenommen werden kann, mithin auch nicht der Abschluß eines gesonderten Vertrages vorliegt. Werden regelmäßig die Speditionsgüter eines Versenders mit dessen Einverständnis versichert, so ist ebenfalls eine Verpflichtung zur Vornahme der Versicherung anzunehmen.

Der Spediteur muß den Abschluß des Versicherungsvertrages sofort ausführen und bei Auswahl der in Frage kommenden Versicherungsgesellschaften die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns anwenden. Er haftet für die Auswahl mit der culpa in eligendo. Ferner muß der Spediteur darauf achten, daß die Versicherungsprämien möglichst günstig für den Versender ausfallen. Hat ihm der Versender kein bestimmtes Interesse angegeben, so genügt es, wenn der Spediteuer das Eigentumsinteresse des Versenders versichert. Meistens wird der Auftrag zur Versicherung nicht genauer spezifiziert sein, dann umfaßt die Versicherung aber alle Gefahren des Transportes. Fehlt die Angabe der Höhe des Versicherungsbetrages, so hat der Spediteur den Wert der Güter in unbeschädigtem Zustande am Versendungsort zu versichern.

Die Auswahl des Versicherers muß der Spediteur selbst vornehmen, andernfalls haftet er für das Verschulden des mit

der Vornahme der Versicherung Beauftragten wie für eigenes Verschulden. (§ 278 BGB.) Ist es dem Spediteur unmöglich, die Versicherung den Weisungen des Versenders gemäß vorzunehmen, so muß er dem Auftraggeber unverzüglich Nachricht geben und andere Weisungen abwarten. Ist die Benachrichtigung unmöglich, oder ist die Zeit zur Einholung einer anderen Weisung zu kurz, so ist die Versicherung von dem Spediteur in der Weise vorzunehmen, wie sie nur den mutmaßlichen Interessen des Versenders entsprochen hätte.

Wird das Speditionsgut beschädigt, oder geht es verlustig, so ist es die Pflicht des Spediteurs, sofort die nötigen Schritte zu Erlangung der Versicherungssumme zu unternehmen, oder dem Versender auf dessen Wunsch die Ansprüche aus dem Versicherungsvertrage abzutreten.[1]) Hat der Spediteur das Gut versichert, ohne vom Versender dazu angewiesen zu sein, dann handelt er als Geschäftsführer ohne Auftrag, und er hat nach §§ 683—685 BGB. einen Anspruch auf Erstattung der Kosten, die durch die Vornahme der Versicherung entstanden sind, es sei denn, daß der Abschluß eines Versicherungsvertrages dem Spediteur vom Versender verboten worden ist.[2])

Ueber die Frage, ob ein Spediteur selbst als Versicherer des ihm anvertrauten Speditionsgutes auftreten kann, gehen die Meinungen in der Literatur auseinander. Lehmann-Ring [3]), Staub [4]), ebenfalls Burchard [5]) sind der Ansicht, daß der Spediteur nicht selbst als Versicherer der Güter in den Speditionsvertrag eintreten könne. Jedoch Düringer-Hachenburg [6]) halten diese Möglichkeit der Versicherung für gegeben. Vornehmen kann der Spediteur die Versicherung im eigenen Namen oder im Namen des Versenders.

Ist die Tätigkeit des Spediteurs beendet, dann ergibt sich für ihn, da er Geschäfte für fremde Rechnung geführt hat, die Pflicht, dem Versender gegenüber Rechenschaft abzulegen und diesem dasjenige, was er aus der Geschäftsbesorgung erlangt hat, herauszugeben.[7])

Hierzu ist zunächst eine Rechnungslegung erforderlich. Er muß dem Auftraggeber Einnahmen und Ausgaben klarlegen und ihm ausgestellte Rechnungen und Belege vorlegen.[8]) Die Verkehrssitte entscheidet hier, inwieweit der Abrechnung Be-

[1]) §§ 384, Abs. 2, 407 Abs. 2 HGB., Lehmann-Ring, Nr. 10, zu § 390 HGB.
[2]) Lehmann-Ring, Nr. 8 zu § 390.
[3]) Nr. 10 zu § 390.
[4]) Anm. 11 zu § 408.
[5]) S. 277.
[6]) Anm. 13 u. § 390
[7]) §§ 384. Abs. 2, S. 2 HGB., 407 Abs. 2, HGB.
[8]) §259 BGB.

lege beizufügen sind. Der Spediteur kann dem Auftraggeber seine Ausgaben, die sich aus Kosten für Verpackung, Porto, Zoll, Frachtführerkosten usw. zusammensetzen werden, in Anrechnung bringen.

Es ist aber auch die Pflicht des Spediteurs, eventuelle Einnahmen mit dem Auftraggeber zur Verrechnung zu bringen. Diese Einnahmen können einmal in dem Betrag bestehen, den der Spediteur als Schadensersatz erlangt hat oder in dem Preis, den er aus dem Notverkauf erzielt hat. Sie können aber auch in der fällig gewordenen und an den Spediteur gezahlten Versicherungssumme bestehen.

Der Spediteur ist ferner verpflichtet, dem Auftraggeber alle erforderlichen Auskünfte bezüglich des Transportunternehmers, Zwischenspediteurs, Versicherers usw. zu erteilen. Der Versender hat ein Recht auf diese Rechenschaftsablegung. Er kann zwar darauf verzichten, entweder ausdrücklich, oder wenn er eine geraume Zeit nach Abschluß der Versendung keine Rechnungslegung verlangt, auch stillschweigend. Nach Verzicht kann der Versender erneut Rechenschaftsablegung verlangen, wenn der Spediteur bei der Aufstellung seiner Rechnung und Gegenrechnung unredlich verfahren ist.

D.

Die Folgen, die sich aus der Verletzung seiner Pflichten für den Spediteur ergeben.

Die bisherige Darstellung, die die Pflichten des Spediteurs im allgemeinen und im einzelnen behandelt hat, ließ erkennen, wie der Spediteur handeln muß, um einer Haftung zu entgehen, die bei Verletzung seiner Pflichten eintritt. In Einzelfällen ist auch bereits auf die Folgen des nicht sorgfältig ausgeführten Speditionsvertrages hingewiesen worden. Dieser Abschnitt soll nun generell die Art der Haftung behandeln, ebenso die Schadensersatzpflicht und die Legitimation zur Erhebung der Schadensersatzklage, sowie die Beweispflicht im Schadensersatzprozesse.

Wenn wir zunächst von der vertraglichen Haftung des Spediteurs ausgehen, so sind hier zwei Fälle zu unterscheiden: Einmal die allgemeine schuldhafte Vertragsverletzung, und dann die Haftung für den Eintritt eines Sachschadens. Zur Klage gegen den Spediteur berechtigt ist in beiden Fällen derjenige, der nachweisen kann, daß er mit dem Spediteur einen Vertrag bezüglich der Besorgung der Güterbeförderung abgeschlossen hat.[1]) Der Abschluß des Vertrages wird wohl in der Regel zwischen den Parteien unstreitig sein, sodaß der Beweis des zustandegekommenen Vertrages meistens überflüssig sein wird. Die Kaufmannseigenschaft des Spediteurs braucht nur in dem Falle des § 515 HGB. der uneigentlichen Spedition nachgewiesen werden. Hat nun der Spediteur die Ausführung des Speditionsvertrages schuldhafterweise unterlassen oder verzögert, so kann der Versender entweder auf Erfüllung klagen, oder er kann bei Verzug des Spediteurs diesem eine Frist zur Ausführung setzen, mit der Androhung, daß er nach Ablauf der Frist die Ausführung der Güterbesorgung ablehne. Nach Ablauf dieser Frist ist er dann berechtigt, Schadensersatz wegen Nichterfüllung zu verlangen, oder er kann vom Vertrage zurücktreten. Hat die verspätete Lei-

[1]) § 407 HGB.

stung für den Auftraggeber jedoch kein Interesse mehr, so hat er die gleichen Rechte auch ohne daß es einer Fristsetzung bedarf.[1])

Ist die Erfüllung des Vertrages dem Spediteur infolge eines Umstandes, den er zu vertreten hat, nach Abschluß des Speditionsvertrages unmöglich geworden, so steht dem Versender ebenfalls das Recht auf Rücktritt vom Vertrage zu, und er kann auch in diesem Falle Schadensersatz wegen Nichterfüllung verlangen.[2])

Wird aber die Ausführung der Besorgung des Transportes infolge eines Umstandes, den der Spediteur nicht zu vertreten hat, unmöglich, oder war die Ausführung schon vor dem Abschluß des Speditionsvertrages unmöglich und trifft den Spediteur wegen der Nichtkenntnis dieser Unmöglichkeit kein Verschulden, so besteht für den Spediteur keine Haftpflicht.[3])

Wenn der Spediteur seine Verbindlichkeiten bei Ausführung des Speditionsauftrages verletzt, ohne mit der ganzen Leistung in Verzug zu sein, so haftet er gemäß § 408 HGB., § 276 BGB., wenn aus der Verletzung dieser Pflichten dem Versender ein Schaden erwachsen ist. Natürlich ist hierbei immer vorausgesetzt, daß bei Ausführung der Versendung der Spediteur oder seine Erfüllungsgehilfen den Schaden fahrlässig oder vorsätzlich verursacht haben, indem sie den Interessen des Versenders zuwider oder seinen Weisungen entgegen gehandelt haben.

Ist für den Spediteur die Leistung unmöglich geworden, oder ist er mit der ganzen Leistung im Verzuge, so hat er nachzuweisen, daß weder ihn, noch einer Person, für die er die Haftung übernehmen muß, ein Verschulden an der Unmöglichkeit der Leistung oder der verzögerten Erfüllung trifft.[4])

Hat der Spediteur dagegen nur mangelhaft erfüllt, so muß der Auftraggeber beweisen, daß ihm ein Schaden entstanden sei, sowie daß eine Handlung des Spediteurs oder seiner Erfüllungsgehilfen hiermit in ursächlichem Zusammenhang steht. Hingegen trifft den Spediteur nur die Beweislast hinsichtlich seines vertragsmäßigen Handelns.[5])

Ist seitens des Spediteurs eine Vorsichtsmaßregel, die ein besonderes schadenbringendes Ereignis verhüten soll, nicht angewandt worden, so ist, wenn dieses Ereignis eintritt, bis zum Beweise des Gegenteils der ursächliche Zusammenhang zwischen dem eingetretenen Schaden und der Pflichtverletzung des Spediteurs als gegeben zu betrachten.[6])

[1]) § 326 BGB.
[2]) § 325 BGB.
[3]) §§ 275, 306 ff. BGB., 323, 408 HGB.
[4]) §§ 282, 285 BGB.
[5]) Staub, § 347 Anm. 16, § 408 Anm. 21.
[6]) RG, Bd. 42, S. 292.

Besonders geregelt ist die Haftung des Spediteurs gemäß § 407 Abs. 2 und § 390 Abs. 1 HGB. für die Beschädigung oder den Verlust des in seiner Verwahrung befindlichen Gutes. Der Spediteur ist nur dann nicht für die Beschädigung oder den Verlust verantwortlich, wenn sie auf Umständen beruhen, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewandt werden konnten. Der Eintritt der Haftung ist also davon abhängig, daß ein Verlust oder eine Beschädigung des Speditionsgutes eingetreten ist, ferner daß sich das Gut in der Verwahrung des Spediteurs befunden hat. Vom Verlust des Gutes spricht man dann, wenn der Spediteur nicht zur Auslieferung des Gutes an den Berechtigten in der Lage ist. Es muß für den Spediteur die rechtliche und tatsächliche Unmöglichkeit bestehen, über das Speditionsgut zu verfügen. Das liegt dann vor, wenn das Gut verloren, gestohlen oder sonst abhanden gekommen ist. Schon dann ist die Sache als verlustig anzusehen, wenn der Spediteur, obwohl er genau weiß, wo sich das Gut befindet, dieses dem Berechtigten aus irgendeinem Grunde nicht aushändigen kann, oder wenn er es an einen Nichtberechtigten geschickt hat, der sich weigert, es zurückzugeben.[1]) Ist aber die Wiedererlangung des Gutes zwar unsicher, aber doch möglich, dann liegt noch kein Verlust vor.[2])

Ist der Verlust kein gänzlicher, sondern nur ein teilweiser, so spricht man von einer Minderung des Gutes.

Ist aber eine Entwertung des Gutes eingetreten auf Grund einer Aenderung der Substanz des Gutes und ist keine vollständige Zerstörung erfolgt, so liegt eine Beschädigung des Gutes vor.[3]) Immer aber muß eine Aenderung der Substanz stattgefunden haben, der Kursrückgang von Wertpapieren oder das Aus-der-Mode-kommen von Kleidern ist keine Beschädigung der Sache. Für diesen Schaden, der durch eine Pflichtverletzung des Spediteurs eingetreten ist, haftet er nach den allgemeinen Grundsätzen. Wenn nur ein Teil des Speditionsgutes beschädigt ist, so gilt doch wegen des Zusammenhangs des Teiles mit dem Ganzen dieses als beschädigt, selbst wenn das Gut aus einzelnen Teilen besteht.[4])

Jedoch nur dann tritt diese verschärfte Haftung des Spediteurs für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes ein, wenn es sich zur Verwahrung in seinem unmittelbaren Besitz befunden hat auf Grund des abgeschlossenen Speditionsvertrages. Als Verwahrungszeit kommt die Zeit zwischen Uebergabe des Speditionsgutes durch den Auftraggeber an den Spe-

[1]) RG., Bd. 49, S. 93, SSZ. 1921, S. 215.
[2]) ROHG., Bd. 7, S. 55.
[3]) RG., Bd. 60, S. 45.
[4]) RG., Bd. 15, S. 134, ROHG., Bd. 15, S. 374.

diteur und der Ablieferung der Sache durch den Spediteur an den Frachtführer in Frage. Ist das Gut bereits dem Frachtführer übergeben, und hat dieser es im Besitz, so kann eine Haftung des Spediteurs aus § 390 HGB. nicht mehr Platz greifen.

Die Verantwortlichkeit des Spediteurs tritt ein, es sei denn, daß der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnten. Durch die Worte: „es sei denn, daß" ist die Beweispflicht geregelt worden. Den Spediteur trifft die Beweislast. Er muß den zufälligen Untergang oder die zufälligen Beschädigungen nachweisen. Diese Bestimmung ist auch durchaus praktisch; denn der Spediteur wird viel eher beweisen können, daß ihn bei der Entstehung des Schadens kein Verschulden trifft, da er ja zur Zeit der Entstehung des Schadens die Sache in Besitz hatte. Er kann also wohl in der Lage sein anzugeben, welches die Ursache des eingetretenen Schadens gewesen ist. Viel schwieriger würde es für den Auftraggeber sein, einen Nachweis bezüglich des schuldhaften Handelns des Spediteurs zu führen. Der Versender hat lediglich die Tatsache des eingetretenen Verlustes oder der eingetretenen Beschädigung zu beweisen. Ferner hat er die Höhe des eingetretenen Schadens darzulegen, er braucht also nicht das Verschulden des Spediteurs und die Schadensursache zu beweisen.[1])

Da der Grund zur Entstehung des Schadens nicht nur in der unrichtigen Verwahrung durch den Spediteur zu liegen braucht, sondern in jedem möglichen Ereignis gefunden werden kann, das aber in die Zeit des unmittelbaren Besitzes des Spediteurs fallen muß, so ist es denkbar, daß der Eintritt des durch ein derartiges Ereignis bedingten Schadens erst erfolgt, wenn die Verwahrung seitens des Spediteurs bereits vollendet ist. Selbst dann kann dieser Schaden noch gemäß § 390 HGB. vom Auftraggeber eingeklagt werden.

Ist der Spediteur auf Schadensersatz aus § 390 HGB. verklagt worden, so kann er sich nur dadurch entlasten, daß er beweist, daß der Schaden auch durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht hätte abgewandt werden können. Solche Umstände würden dann vorliegen, wenn das Speditionsgut zufällig untergegangen oder beschädigt worden wäre. Die Beweisführung ist dann von vornherein aussichtslos, wenn der Spediteur nicht imstande ist, die Ursache des Verlustes oder der Beschädigung auch nur alternativ anzugeben.[2]) Die gehörige Sorgfalt hat der Spediteur dann beobachtet, wenn er das ihm übergebene Speditionsgut mit der

[1]) ROHG., Bd. 19, S. 211.
[2]) Burchard, S 235.

gleichen Sorgfalt behandelt hat wie seine eigene Sachen, die von der schädlichen Einwirkung betroffen worden sind.[1])

Eine Versicherung des Gutes durch den Versender befreit den Spediteur nicht von seiner Haftung aus § 390 HGB. Die Vermutung der §§ 390, 407 HGB. kommt dann nicht in Frage, wenn dem Spediteur der Entlastungsbeweis vertragsmäßig obliegt, daß er an dem Verlust oder an der eingetretenen Beschädigung des Speditionsgutes kein Verschulden trägt.[2])

[1]) Düring-Hachenburg, § 390 Anm. 9.
[2]) RG. 101, S. 132.

E.

Die Haftung des Spediteurs für das Verschulden dritter Personen.

Wenn sich der Spediteur zur Erfüllung der sich aus dem Speditionsvertrage ergebenden Verpflichtungen der Hilfe von dritten Personen bedient, so haftet er für das Verschulden dieser Erfüllungsgehilfen wie für ein eigenes Verschulden gemäß § 278 BGB. Als Erfüllungsgehilfen kommen in erster Linie die Büroangestellten des Spediteurs in Frage, die wohl in der Regel mit der Besorgung der Beförderung des Speditionsgutes betraut werden, soweit ihnen Verrichtungen aus dem Speditionsvertrage übertragen sind. Ferner gehören hierzu die technischen Angestellten des Spediteurs, wie Packer, Lagermeister usw., wenn sie Verrichtungen aus dem Speditionsvertrage zu erfüllen haben. Denn nicht nur die Besorgung der Güterversendung im engeren Sinne, also Uebergabe des Speditionsgutes an den Frachtführer und Abschluß des Frachtvertrages rechnet zur Besorgung der Güterversendung, sondern auch eine Reihe von tatsächlichen Verrichtungen kommen hinzu, wie Lagerung des Speditionsgutes bis zum Transport, oder die Sorge für die ordentliche Verpackung des Gutes, Verschaffung der ordentlichen Begleitpapiere usw. Sind diese tatsächlichen Verrichtungen ausdrücklich oder stillschweigend mit einer Güterbeförderung übernommen, so sind sie Inhalt des Speditionsvertrages.[1])

Wenn jedoch der Spediteur diese Arbeiten unabhängig vom Speditionsvertrage übernimmt, so ist er nicht als Spediteur verpflichtet, sondern aus einem andern Vertragsverhältnis. Die Haftung für das Verschulden der Erfüllungsgehilfen bestimmt sich dann nach dem Rechte des in Betracht kommenden Vertrages, z. B. bei der Lagerung der Güter aus einem Lagervertrage. Sind diese Tätigkeiten aber Nebenverpflichtungen aus dem Speditionsvertrage, so haftet der Spediteur für das Verschulden dieser Leute, denen er die Ausführung der Ver-

[1]) Staub, Anm. 7.

pflichtungen anvertraut hat, ebenfalls gemäß § 278 BGB., da der Spediteur, wenn er bei diesen vorbereitenden Handlungen, die regelmäßig von ihm selbst erwartet werden, jedoch nicht selbst tätig werden will oder kann, mit dritten Personen Verträge abschließt. Senckpiehl [1]) steht auf dem Standpunkt, daß der Spediteur in solchen Fällen nur die Pflicht habe, die Auswahl der Leute, die zu der Ausführung dieser Nebenverpflichtungen geeignet sind, zu treffen.[2]) Diese dritten Personen sind aber Erfüllungsgehilfen des Spediteurs gemäß § 278 BGB.,[3]) für die er nicht für Verschulden bei der Auswahl haftet.

Anders verhält es sich mit der Haftung des Spediteurs, wenn durch Verschulden des Frachtführers dem Versender ein Schaden erwächst. In diesen Fällen kann der Versender sich nur dann an den Spediteur halten, wenn diesen ein Verschulden bei Auswahl des Frachtführers trifft, denn die vom Spediteur gewählten Frachtführer und Zwischenspediteure sind nicht seine Erfüllungsgehilfen im Sinne des § 278 BGB., auch dann nicht, wenn er sie als seine „Vertreter"[4]) bezeichnet hat. § 384 Abs. 3 ist auf die Spedition nicht anwendbar.[5]) Hat der Spediteur den Frachtvertrag abgeschlossen und den Frachtführer das Speditionsgut übergeben, so hat er seine Vertragspflichten aus dem mit dem Versender abgeschlossenen Speditionsvertrage erfüllt, da ihm ja nur die Besorgung, nicht die Ausführung der Güterversendung obliegt. Er hat seine Aufgaben erfüllt, wenn er die Auswahl sorgfältig vorgenommen hat.[6]) Der Spediteur haftet also nicht für eine Verwechslung der Liste, die der Schiffer nach Verladung verschuldet hat, nicht für die Wahl des Weges,[7]) nicht für Ausfolgung des Gutes gegen eine Vorschrift.[8])

Im französischen Recht sind die diesbezüglichen Vorschriften anderen Inhalts. Hier haftet der Spediteur als garant marchandise pendant la route für die richtige Ankunft des Gutes bis zur Grenze der force majeur. Diesem Rechtsstandpunkt des französischem Rechts hatte sich bei den Beratungen zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs der österreichische Entwurf und der preußische Entwurf in Art. 300 angeschlossen.[9]) Man hatte für die Wahl des französischen Systems geltend gemacht, daß, wenn der Spediteur die Haftung für den Frachtführer übernehme, der Auftraggeber

[1]) S. 310.
[2]) A. M. Staub, § 408 Anm. 6.
[3]) RG., Bd. 10, S. 166, JW. 1899, 262 [16].
[4]) SSZ. 16, 416.
[5]) RG., Bd. 112, S. 151.
[6]) ROHG., Bd. 7, S. 306, Bd. 12, S. 379, Bd. 16, S. 349, RG. Bd. 114, S. 110, Bd. 109, S. 292, 303, Warn. R. 1918, Nr. 98.
[7]) JW. 97, S. 388 [15].
[8]) Warneyer, R., 1918, 98, Staub, § 408 Anm. 5.
[9]) Burchard, S. 20.

sich mit seinen Ansprüchen an eine einzige Person halten könne. Gegen die Wahl des französischen Systems wurde vor allem geltend gemacht, daß die Haftung für alles Verschulden des Frachtführers eine unbillige Belastung des Spediteurs bedeutet, die dann besonders merkbar sei, wenn dem Spediteur keine Möglichkeit zu Gebote stehe, einen ihm passenden Frachtführer auszuwählen. Dies kann z. B. dann akut werden, wenn nur ein Frachtführer am Platze ist. Diesen Bedenken trug man bei den Beratungen Rechnung und lehnte das französische Haftungssystem ab, indem man mitberücksichtigte, daß die Verantwortlichkeit des Spediteurs dann eine Härte bedeutet, wenn ein Verschulden auf seiner Seite meistens nicht vorliegt.

Die Rechtslage ändert sich jedoch, wenn der Spediteur ganz oder teilweise in den Frachtvertrag eingetreten ist, wenn er also die Stellung eines Spediteurs und eines Frachtführers in sich vereinigt hat. In diesen Fällen ist die Haftung des Spediteurs gemäß § 438 HGB. geregelt. Hiernach hat der Spediteur ein Verschulden seiner Leute und ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, in gleichem Umfange zu vertreten, wie eigenes Verschulden. Diese gesetzliche Bestimmung scheint sich auf den ersten Blick von dem Inhalt des § 278 BGB. kaum zu unterscheiden. Diese Vorschrift des Bürgerlichen Gesetzbuches besagt, daß der Schuldner ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Person, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, in gleichem Umfange zu vertreten habe, wie eigenes Verschulden. Sieht man von der selbstverständlichen Nichterwähnung des gesetzlichen Vertreters in § 431 HGB. ab, so ist jedoch bei näherer Betrachtung die Ausdrucksweise beider Paragraphen nicht die gleiche.

§ 278 BGB. spricht von dem Verschulden der Personen, deren sich der Schuldner zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient. Hier handelt es sich also um ein Verschulden, das dem Erfüllungsgehilfen des § 278 BGB. bei Ausführung seiner ihm vom Schuldner speziell übertragenen einzelnen Arbeit zur Last fällt.

In § 431 HGB. sind zunächst einmal zwei verschiedene Gruppen von Personen unterschieden. Zu der ersten zählen die Leute des Spediteurs ohne jeden Zusatz. Hieraus ergibt sich, daß eine Haftung des Spediteurs für diese Personen nicht nur für diejenigen, zum Schadensersatze verpflichtenden Handlungen besteht, die sie in Ausübung der ihnen vom Spediteur übertragenen Einzelverrichtungen begangen haben, sondern daß die Haftung des Spediteurs auch solche Handlungen seiner Leute umfaßt, die sie nicht lediglich innerhalb des ihnen zugewiesenen Wirkungskreises vorgenommen haben.

Die zweite Gruppe der in § 431 HGB. behandelten Personen sind „andere Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient". Der Unterschied zu § 278 BGB. liegt darin, daß es hier heißt: „Bei der Ausführung der Beförderung", während § 278 BGB. den Ausdruck „zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten" anwendet. Daraus folgt, daß der Spediteur auch für ein Verschulden dieser anderen Personen außerhalb der ihnen zugewiesenen Tätigkeit wie für eigenes Verschulden haftet.

Wenn wir also aus dem vorher Gesagten die Schlußfolgerung ziehen, so ergibt sich, daß die Haftung des Spediteurs gemäß § 431 HGB. wesentlich gegenüber der Haftung des Schuldners aus § 278 BGB. verschärft ist.[1]) Staub hingegen steht auf dem Standpunkt, daß die schärfere Haftung des Spediteurs nur für „die Leute" in Frage komme, während er die Haftung für „die anderen Personen" der Haftung gemäß § 278 BGB. gleichsetzt. Er ist der Ansicht, daß den Worten „bei Ausführung der Beförderung" und „zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit" die gleiche Bedeutung zukommen.[2]) In dieser Auslegung stimmt Staub mit den Ausführungen der Denkschrift überein. Auch diese[3]) läßt erkennen, daß die Bestimmung des § 278 BGB. den § 431 HGB. nicht einschließt, denn es heißt hier: „Durch den § 278 BGB. wird der Art. 400 nicht völlig ersetzt; denn nach dem letzteren haftet der Frachtführer, wie in Rechtsprechung und Wissenschaft anerkannt ist, für seine Leute auch dann, wenn eine Handlung in Frage steht, die der Angestellte nicht unmittelbar bei Ausführung der ihm obliegenden Verrichtungen vorgenommen hat." Es fällt auf, daß die Denkschrift nur von den Leuten des Spediteurs spricht und nicht von den anderen Personen. Folgt man also wörtlich diesen Ausführungen, so muß man sich, wie Staub, zu der Ansicht bekennen, daß die Haftung für die anderen Personen wie im § 278 BGB. geregelt ist. Es ist aber nicht einzusehen, daß der Spediteur für seine Leute, also für seine Angestellten, die nicht einmal für ihn tätig sind, in einer anderen Form haften sollte, als für die anderen Personen, unter denen diejenigen Personen zu verstehen sind, deren er sich bei Ausführung der Beförderung in einem einzelnen Falle bedient. Diese Entscheidung halte ich für nicht gerechtfertigt. Es entspricht der Billigkeit, daß die verschärfte Haftung des Spediteurs für seine Leute auch ausgedehnt wird auf diejenigen Gehilfen, die sich von den Leuten des Spediteurs nur darin unterscheiden, daß sie nicht dauernd für den Spediteur tätig sind. Ganz abgesehen davon, daß das Gesetz nach meiner Ansicht

[1]) Düringer-Hachenburg, § 431 HGB. I, III, 1.
[2]) § 431 Anm. 1 u. 3.
[3]) S. 405.

selbst diese Unterscheidung gemacht hat, indem es nicht den Ausdruck „zur Erfüllung" der Beförderung, sondern „bei" Ausführung der Beförderung angewandt hat.[1])

Diese strenge Haftung wird häufig in der Praxis abgeändert. Es wird vereinbart, „Haftung wie ein Spediteur", und die Haftung wird vertraglich soweit gemindert, daß der Spediteur für die zum Schadenersatz verpflichtende Handlung nur in soweit einzustehen habe, als von diesem Ersatz zu verlangen ist.[2])

Es bleibt noch die Frage zu beantworten, wie sich die Haftung des Spediteurs für einen Zwischenspediteur regelt. Da der Zwischenspediteur die Besorgung der Güterversendung auf einer Teilstrecke selbständig übernimmt, so ist er nicht Erfüllungsgehilfe des Spediteurs. Die Haftung des Spediteurs erstreckt sich also auch nur auf die sorgfältige Auswahl des Zwischenspediteurs. Allerdings ist Voraussetzung, daß die Annahme des Zwischenspediteurs für die Erledigung der einzelnen Güterversendungen zweckdienlich und erforderlich erscheint.

Diese Beschränkung der Haftung auf das Verschulden bei der Auswahl ist jedoch im Gesetz nicht ausdrücklich geregelt. Da aber der Gegenstand des Speditionsvertrages die Besorgung des Speditionsgutes und der Abschluß der zu diesem Zwecke notwendigen Verträge mit dritten Personen ist, nicht etwa die Beförderung der Güter selbst, so ist daraus zu schließen, daß nur eine Haftung gemäß § 831 BGB. in Frage kommen kann.[3]) Auch das Reichsgericht[4]) sieht in dem Zwischenspediteur nicht den Erfüllungsgehilfen des Spediteurs. Es begründet seine Ansicht damit, daß es darauf hinweist, daß der Zwischenspediteur innerhalb des ihm zugewiesenen Bereichs die Speditionstätigkeit auszuüben habe, daß er nicht nur wie der Erfüllungsgehilfe zur Unterstützung des Spediteurs hinzugezogen werde. Denn der Zwischenspediteur tritt innerhalb seines Bereiches als selbständiger Zwischenspediteur an die Stelle des Hauptspediteurs, der Erfüllungsgehilfe aber übt nur eine die Versendung des Gutes fördernde Tätigkeit nach Weisung des Spediteurs aus, während dieser auch innerhalb des örtlichen und zeitlichen Bereichs in dem der Gehilfe tätig wird, die eigentliche Besorgung selbst in der Hand behält.[5]) Nach meiner Ansicht ist jedoch dieses Unterscheidungsmerkmal nicht in allen Fällen zutreffend; denn zur Unterstützung des eigentlichen Spedi-

[1]) OLGR., Bd. 24, S. 200.
[2]) Litt. Mosse zu § 431.
[3]) ROHG., Bd. 12, S. 382, Senckpiehl, S. 98, Staub, § 408 Anm. 5.
[4]) RG., Bd. 94, S. 101.
[5]) RG., Bd. 78, S. 312, 312.

teurs handelt schließlich auch der Zwischenspediteur, wenn auch mit dem Unterschied zum Erfüllungsgehilfen, daß er nicht wie dieser Pflichten erfüllt, die dem Spediteur obliegen. Auch der Zwischenspediteur ist nicht so selbständig, denn er muß unbedingt die Anweisungen des Spediteurs, den er ja als seinen Auftraggeber anzusehen hat, befolgen. Dadurch kann die Möglichkeit gegeben sein, daß der Zwischenspediteur in seiner Selbständigkeit ebenso beschränkt ist, wie ein Erfüllungsgehilfe. Nur dann kann der Zwischenspediteur unbeschränkt und völlig selbständig handeln, wenn er von dem Spediteur keine Weisungen erhalten hat. Aus diesem Grunde wird man den Unterschied des Zwischenspediteurs zum Erfüllungsgehilfen darin zu erblicken haben, daß man die Art der Teilnahme beider an den Pflichten des Spediteurs als eine verschiedene zu betrachten hat. Der Zwischenspediteur tritt zu dem Hauptspediteur in ein Vertragsverhältnis, kraft dessen er im eigenen Namen für Rechnung des Versenders die Weiterversendung des Gutes innerhalb eines Teiles der Beförderungsstrecke oder die Ablieferung übernimmt. Er hat also die Tätigkeit eines Spediteurs, der mit ihm abgeschlossene Vertrag ist ein Speditionsvertrag. War die Bestellung eines Zwischenspediteurs zulässig, so haftet der Spediteur für das Verschulden bei der Auswahl. Hiermit erledigt sich auch die Auffassung Senckpiehls,[1]) der die Ansicht vertritt, ein Zwischenspediteur brauche überhaupt keine eigentlichen Speditionstätigkeiten übernommen zu haben, es genüge die Ausführung einer Nebenleistung. Diese Verrichtung einer Nebenleistung sei aber ein Teil der Güterversendung selbst, daher sei nicht der Abschluß eines Speditionsvertrages erforderlich, sondern der Abschluß eines Arbeitsvertrages eigener Art. Der Zwischenspediteur sei also Erfüllungsgehilfe des Spediteurs und dieser haftet für ihn gemäß § 278 BGB. Besonders liegt jedoch die Entscheidung über die Frage der Haftung des Spediteurs für den Zwischenspediteur dann, wenn die Bestellung eines Zwischenspediteurs nicht notwendig war. Es ist in diesen Fällen ohne weiteres klar, daß eine Verschärfung der Haftung des Spediteurs eintreten muß, da er die ihm obliegende Sorgfaltspflicht durch die überflüssige Hinzuziehung des Zwischenspediteurs verletzt hat. Er haftet sonach für allen Schaden, der aus der unzulässigen Bestellung entstanden ist. Er hat also einzustehen, für die Verteuerung des Transportes, für die eventuelle Beschädigungen, die der Zwischenspediteur verursacht hat usw. Ganz unberücksichtigt bleibt hierbei die Frage, ob den Zwischenspediteur ein Verschulden trifft, vielmehr muß jeder Schaden ersetzt werden, der für die unzulässige Bestellung kausal war.

[1]) SSZ. 1918, S. 453 ff.

Die voraufgegangenen Untersuchungen über die Haftung des Spediteurs für den Zwischenspediteur sind jedoch nur für den Fall zutreffend, wenn der Spediteur nicht auch gleichzeitig als Frachtführer auftritt. Ist der Spediteur selbst eingetreten, so kann er keinen Zwischenspediteur bestellen, da dieser nur durch einen Spediteur, nicht aber von einem Frachtführer oder Verfrachter beauftragt werden kann.

Wenn der Spediteur die Besorgung der Güterversendung vollständig auf einen Dritten überträgt, der also nicht nur teilweise zu seiner Unterstützung tätig wird, so ist dieser sein Erfüllungsvertreter oder Substitut. Der Erfüllungsvertreter unterscheidet sich wesentlich vom Erfüllungsgehilfen. Schon der Wortlaut des § 664 BGB., der für die Substitution zutrifft, läßt darauf schließen; hier wird der Gehilfe dem Dritten, dem der Beauftragte die Ausführung in gewissen Fällen übertragen kann, gegenübergestelltt. Ist der Substitut also nicht Erfüllungsgehilfe, so untersteht er auch nicht der Regel des § 278 BGB. Ist im gegebenen Falle eine Substitution zulässig, so ist der Spediteur nur für ein Verschulden bei der Auswahl des Erfüllungsvertreters verantwortlich. Wenn aber die Substitution nicht gestattet ist, so würde in der unzulässigen Annahme des Substituten ein Mangel der Erfüllung liegen, und der Spediteur würde für allen Schaden aufzukommen haben, der durch die Annahme des Erfüllungsvertreters entstanden ist.

Die Frage der Zulässigkeit oder Unzulässigkeit der Substitution hängt davon ab, ob man den Speditionsvertrag als Dienst- oder als Werkvertrag ansieht. Stellt man sich auf den Standpunkt, der Speditionsvertrag sei ein Dienstvertrag, so ist die Unzulässigkeit der Substitution in § 613 BGB. ausgesprochen, in dem es heißt: „Der zur Dienstleistung Verpflichtete hat die Dienste im Zweifel in Person zu leisten. Der Anspruch auf die Dienste ist im Zweifel nicht übertragbar." Bei Annahme eines Werkvertrages fehlt es an einer besonderen positiven gesetzlichen Regelung. Auch in § 675 BGB. ist nicht auf § 664 BGB. verwiesen. Hieraus darf man jedoch nicht folgern, daß der Spediteur im allgemeinen nicht in Person leisten müsse.[1]) Es ist vielmehr davon auszugehen, daß der Auftraggeber, der sich einen speziellen Spediteur ausgesucht hat, auch nur diesem seine Bücher anvertrauen werde. Es wird ihm in den meisten Fällen daher nicht angenehm sein, wenn der Spediteur den Auftrag an einen ihm unbekannten Spediteur weitergibt. Aus diesen Gründen geht man wohl nicht zu weit, wenn man sich auf den Standpunkt stellt, die Substitution sei nur dann gestattet, wenn eine ausdrückliche Genehmigung des Versenders vorliegt.

[1]) RG., Bd. 78, S. 313 ff.

Neben dieser vertraglichen Haftung des Spediteurs besteht jedoch auch eine außervertragliche Haftung für das Verschulden dritter Personen, da nach § 831 BGB. derjenige, der einen andern zu einer Verrichtung bestellt hat, zum Ersatz des Schadens verpflichtet ist, den der andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Demnach haftet also der Spediteur, wenn seine Angestellten in Ausführung der von ihnen übernommenen Verrichtungen, mit denen er diese betraut hat, einem Dritten vorsätzlich oder fahrlässig Schaden zufügen. Er muß also z. B. die Unfallkosten für einen Passanten, der von seinem Kutscher, der das Speditionsgut zur Bahn fährt, schuldhaft überfahren worden ist, bezahlen. Jedoch ist die Stellung des Spediteurs in einem Schadensersatzprozeß aus § 831 BGB. stets eine günstigere als in einem Prozeß, in dem aus vertraglicher Haftung geklagt wird, da der Spediteur sich stets dann von der Haftung befreien kann, wenn er in der Lage ist, den Nachweis zu führen, daß er bei Auswahl der betreffenden Verrichtungsgehilfen sorgfältig vorgegangen sei. Der Nachweis der sorgfältigen Auswahl wird sich in der Regel wohl leicht führen lassen, da es schon genügen wird, wenn der Spediteur darauf hinweist, daß er den Verrichtungsgehilfen auf Grund guter Zeugnisse angestellt habe, daß er häufig die Ausführung der Verrichtung durch den Gehilfen selbst überwacht habe, um sich hierdurch von der Brauchbarkeit des Angestellten zu überzeugen usw. Kann sich der Spediteur auf diese Art und Weise exkulpieren, so wird der Kläger mit seiner Klage abgewiesen werden. Hieraus ergibt sich also, daß die außervertragliche Haftung gegenüber der vertraglichen Haftung wesentlich gemildert ist.

F.

Grundsätzliche Schadensersatzbestimmungen sowie die Anführung dazu gehöriger Beispiele.

Wie wir gesehen haben, ist die regelmäßige Folge eines Verschuldens des Spediteurs seine Verpflichtung, den dadurch entstandenen Schaden dem Versender zu ersetzen. Die Bemessung des Schadens, für den der Spediteur aufkommen muß, richtet sich nach den allgemeinen Grundsätzen des Bürgerlichen Gesetzbuches, und zwar findet § 249 BGB. Anwendung, wonach der zum Schadensersatz Verpflichtete den Zustand wiederherzustellen hat, der bestehen würde, wenn der zum Schadensersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre. (Eine Beschränkung der Haftung wie beim Frachtführer gemäß § 430 BGB. besteht nicht, während also bei der Bemessung eines Schadens, den ein Frachtführer verursacht hat, für Verlust oder Beschädigung des Speditionsgutes nur der gemeine Wert zugrunde gelegt wird, so muß der Spediteur den vollen Wert der Sache bei Verlust oder Beschädigung ersetzen.) Die Verpflichtung des Spediteurs erstreckt sich also zunächst auf Wiederherstellung des früheren Zustandes, die z. B. in der Ausbesserung einer beschädigten Sache bestehen kann. Diese Naturalrestitution wird aber nicht in allen Fällen möglich sein, sei es, daß das Gut vollkommen unbrauchbar geworden ist, oder sei es, daß die Reparaturzeit nicht abgewartet werden kann, weil das Speditionsgut unbedingt gebraucht wird, oder die vorgeschriebene Lieferzeit überschritten wird. In solchen Fällen greift die Regel des § 251 Abs. 1 BGB. Platz, wonach auch der Schadensersatz in Geld geleistet werden kann. Diesen Geldersatz kann der Versender immer dann verlangen, wenn er z. B. das Gut nicht an eine fremde Person zur Reparatur ausliefern will. Die Möglichkeit des Ersatzes in Geld besteht nach § 250 BGB. auch dann für den Auftraggeber, wenn er dem Ersatzpflichtigen eine angemessene Frist mit der Erklärung bestimmt hat, daß er die Herstellung nach Ablauf der Frist ablehne, und wenn die Her-

stellung tatsächlich nicht rechttzeitig erfolgt ist. Allerdings ist dann der Anspruch auf die Herstellung ausgeschlossen.

Der Ersatzpflichtige kann auch den Versender in Geld entschädigen, wenn die Wiederherstellung des früheren Zustandes für ihn nur mit unverhältnismäßigen Aufwendungen möglich ist (§ 251 Abs. 2 BGB.). In der Praxis wird der Geldersatz wohl die häufigste Form des Schadensersatzes sein.

Der Schadensersatz umfaßt jedoch nicht nur den Ersatz für den Verlust oder die Beschädigung der Sache, sondern er umfaßt auch den entgangenen Gewinn. Als entgangen gilt nach § 252 BGB. der Gewinn, der nach dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge oder nach den besonderen Umständen, insbesondere nach den getroffenen Anstalten und Vorkehrungen mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden konnte.

Ist z. B. das Speditionsgut beschädigt worden, so muß der Schadensersatz den Betrag für die Kosten der Wiederherstellung und bei hierdurch eingetretenem Wertverlust auch diesen enthalten. Sollte das Gut aber verkauft werden, und wäre es auch verkauft und bezahlt worden, wenn der zum Schadensersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre, ist es aber jetzt unverkäuflich oder nur schwer verkäuflich, so muß der Ersatzpflichtige den vollen Verkaufswert an den Auftraggeber bezahlen. Wenn das Speditionsgut durch Verschulden des Spediteurs verloren gegangen ist, so sind auch evt. die entstandenen Transportkosten, die auf Grund einer Vereinbarung zwischen dem Auftraggeber und Empfänger von diesem zu tragen, neben dem Wert der Sache von dem zum Schadensersatz verurteilten Spediteur zu zahlen.

Hat der Spediteur dem Auftrag des Versenders entgegen die Vornahme einer Versicherung unterlassen, so haftet er auf den Betrag der Versicherungssumme.

Sind die Speditionsgüter durch ein Verschulden des Spediteurs verwechselt worden, und ist dem Versender dadurch insofern ein Schaden entstanden, daß die Sachen zu spät am Bestimmungsort angekommen sind, oder muß er, um in Besitz der Güter zu gelangen, Aufwendungen machen, so haftet der Spediteur ebenfalls für diese Kosten. Das Reichsgericht hat ferner entschieden,[1]) daß der Spediteur bei nicht rechtzeitiger Zusendung der erforderlichen Papiere für etwa entstehenden Kosten einer Niederlage des Speditionsgutes haftet. Hat der Spediteur seine Rechte gegen den Frachtführer nicht gewahrt, so haftet er dem Versender im gleichen Maße, wie der Frachtführer ihm gegenüber gehaftet hätte.

In einem weiteren Fall, den das Reichsgericht entschieden hat,[2]) muß der Spediteur dann, wenn der Wert des Speditions-

[1]) RG., Bd. 13, S. 60.
[2]) RG., Bd. 101, S. 418.

gutes zur Zeit der Verurteilung des Spediteurs gegenüber dem Zeitpunkt des Verlustes der Sache sich erhöht hat, auch die Differenz zwischen gestiegenem und früherem Wert ersetzen, denn auch diese Differenz gehört zum Schadensersatz. Einen gleichwertigen Ersatz erhält in diesem Fall der Versender nur dann, wenn der Beklagte ihm einen Geldbetrag zahlt, für den er sich statt der verloren gegangenen Gegenstände gleichwertige Ersatzstücke anschaffen kann. Hierzu ist er jedoch nicht imstande, wenn der Berechnung des Wertersatzes der Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses oder der Klageerhebung zugrunde gelegt wird. Es ist unstreitig, daß im Laufe des Rechtsstreites der Wert aller Sachen von der Art der verloren gegangenen bedeutend gestiegen ist. Daher wird dem Versender nach Ansicht des Reichsgerichts der volle Wertersatz nur dann zuteil, wenn ihm derjenige Betrag zugesprochen wird, der dem Wertbestande vom Tage des gerichtlichen Urteils entspricht.[1])

Hat der Spediteur die Güterbeförderung nicht rechtzeitig ausgeführt, und hat aus diesem Grunde der Empfänger des Speditionsgutes die Annahme des Gutes verweigert, so ist die Berechnung des Schadensersatzes, wenn der Empfänger gleichzeitig Käufer des Gutes ist, je nach den Umständen eine verschiedene.[2]) Kann der Versender durch den Empfänger das Gut nicht gleich zu demselben Preise verkaufen, und stellt er es deshalb dem Spediteur zur Verfügung, so besteht der von dem Spediteur zu ersetzende Schaden evt. in dem Kaufpreise. Diese Schadensersatzpflicht tritt ein ohne Rücksicht darauf, ob der Empfänger zur Annahmeverweigerung des Gutes berechtigt war. Allein der Umstand, daß er infolge der verspäteten Ankunft des Gutes zur Abnahme nicht mehr bereit ist, genügt, um die Haftpflicht des Spediteurs in diesem Falle zu begründen.

Der Schaden, den der Versender erlitten hat, besteht darin, daß er nicht ohne weiteres seinen Kaufpreis erhält, sondern daß er den Käufer event. auf Abnahme verklagen muß. Hier hat der Spediteur gegen Abtretung der Ansprüche aus dem Kaufvertrage und gegen Ueberlassung des Speditionsgutes den vereinbarten Kaufpreis als Schadensersatz zu entrichten. Weiter aber kann der Versender selbstverständlich nicht die Entschädigung von dem Spediteur verlangen und daneben seine Ansprüche gegen den Käufer behalten, vielmehr muß er diese Ansprüche gegen Leistung der Entschädigung abtreten und dadurch den Spediteur in die Lage bringen, seinerseits gegen den Käufer vorzugehen.[3])

[1]) Komm. v. RGR., § 251, Anm. 3, RGBd. 98, S. 56.
[2]) SSZ. 1919, S. 117.
[3]) RG., Bd. 62, S. 331.

Anders liegt der Fall dann, wenn der Versender in der Lage war, das Speditionsgut unter denselben Bedingungen, wie er sie mit dem die Abnahme verweigernden Käufer vereinbart hatte, zu verkaufen. Da dem Versender nach Treu und Glauben die Pflicht obliegt, den Schaden abzuwenden bezw. zu mildern, so darf er nicht ohne weiteres dieser kleinen Mühe aus dem Wege gehen und dem Spediteur einfach das Gut zur Verfügung stellen, sondern er muß sich auch bemühen, das Speditionsgut wirklich zu diesen Bedingungen zu verkaufen. Unterläßt er dies aber, so wird hierin ein mitwirkendes Verschulden gefunden werden müssen, und daher wird sich die Schadensersatzpflicht des Spediteurs mildern.[1]) Der in solchem Falle event. vom Versender beanspruchte Schadensersatz könnte nur darin bestehen, daß er diejenigen Kosten verlangt, die ihm durch eine anderweitige Verschickung des Gutes usw. entstanden sind.

Wenn ferner der Versender an der verspäteten Ankunft des Gutes mitschuldig ist, oder wenn er es unterlassen hat, den Spediteur auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, die der Spediteur nicht kannte, auch bei Anwendung gehöriger Sorgfalt,[2]) so kann er nicht von dem Spediteur den Ersatz des vollen Schadens verlangen, sondern es bleibt dann dem freien Ermessen des Richters überlassen, bei dem mitwirkenden Verschulden des Versenders die Schadensersatzpflicht des Spediteurs zu reduzieren.

In Frage kommt in diesem Zusammenhang ferner, daß der Spediteur dem Versender entgegenhalten kann, daß er durch die zum Schadensersatz verpflichtende Handlung dennoch irgendeinen Gewinn erzielt habe, der bei Berechnung des Schadens mitberücksichtigt werden müsse. Vorteil aber sowohl wie Nachteil müssen eine Folge des schuldhaften Verhaltens des Spediteurs sein.[3]) Als selbstverständlich bleibt zu erwähnen, daß der Spediteur das Verschulden seiner Gehilfen wie eigenes Verschulden zu vertreten hat.

Praktisch würde ein Fall der Vorteilsausgleichung dann sein, wenn im Kaufpreis der Waren schon die vom Versender zu tragenden Transportkosten enthalten waren, wenn aber diese Kosten nicht entstehen, zum Beispiel dadurch, daß die Waren durch ein schuldhaftes Verhalten des Spediteurs vor der Transportausführung zerstört werden oder verloren gehen. In einem solchen Falle würde sich der Schadensersatz, den der Spediteur zu leisten hat, nur auf den Warenpreis abzüglich der nicht fällig gewordenen Transportkosten belaufen.

---

[1]) 254 BGB.
[2]) Seuff. Arch., Bd. 62, S. 228.
[3]) RG., Bd. 80, S. 168.

Wesentlich ungünstiger ist die Stellung des Spediteurs dann, wenn er bei Ausführung seiner ihm vom Versender übertragenen Aufgaben über den ihm von diesem gesetzten Rahmen hinausgeht und Aufwendungen macht, die entweder unnötig waren oder doch zu mindesten sich hätten geringer gestalten können, für die also der Versender nicht aufzukommen hat, da eine Ueberschreitung des Mandats den Auftraggeber nicht bindet.[1]) In solchen Fällen ist der Spediteur niemals berechtigt eine Vorteilsausgleichung zu verlangen.

Der Versender kann nicht nur den eigenen Schaden einklagen, sondern auch den Schaden desjenigen, für den das Geschäft in Rechnung gesetzt wird, also in diesem Falle für den Käufer der Ware, an den sie versandt werden soll. Das trifft auch dann zu, wenn der Auftraggeber den Vertrag mit dem Spediteur für eigene Rechnung und im eigenen Namen abgeschlossen hat, der Käufer aber nach § 447 BGB. die Gefahr trägt. Auch den Schaden, der dem Eigentümer erwachsen ist, kann der Auftraggeber auf Grund des Speditionsvertrages vom Spediteur verlangen, da dieser auch, wenn er das Speditionsgut durch den Versender zur Aufbewahrung und Versendung erhält, ebenfalls das Interesse des Eigentümers, wenn der Versender nicht der Eigentümer ist, zu wahren hat. Diese Regelung ist aus Billigkeitserwägungen durchaus richtig, denn andernfalls ist die Stellung des Spediteurs außerordentlich günstig, da der Drittgeschädigte auf außervertragliche Klagemöglichkeiten angewiesen ist.[2]) Ist hingegen dem Versender gestattet, diesen Schaden ebenfalls auf Grund seines mit dem Spediteur abgeschlossenen Vertrages einzuklagen, so hat der Spediteur den Beweis zu führen, daß er die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns angewandt habe, und er haftet für den Schaden, es sei denn, daß er sich entlasten kann.

Klagen aber die Drittgeschädigten aus unerlaubter Handlung gegen den Spediteur, so wäre die Sorgfalt, für die er dann einzustehen hätte, nur die gewöhnliche, aber nicht die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns, die weitergehende Anforderungen stellt. Beim Verschulden seiner Verrichtungsgehilfen könnte er sich dann auch gemäß § 831 BGB. exkulpieren.[3])

Anders ist die Sachlage zu beurteilen, wenn der Auftraggeber den Vertrag mit dem Spediteur im Namen des Dritten abgeschlossen hat. Dann kann er gegen den Spediteur nur dann klagbar aus dem Speditionsvertrage vorgehen, wenn der Dritte, dem dann nur die Vertragsklage zusteht, ihm seine Rechte aus dem Vertrage abgetreten hat.

[1]) Burchard, S. 304.
[2]) § 823 ff. BGB.
[3]) RG., Bd. 62, S. 331, ROHG., Bd. 17, S. 78.

Zum Schluß sind noch einige Worte über die Verjährung der Ansprüche des Auftraggebers aus dem Speditionsvertrage gegen den Spediteur zu sagen. Gemäß § 414 HGB. verjähren die Ansprüche des Versenders wegen Verlust, Beschädigung, Minderung oder verspätete Ablieferung in einem Jahr. Mit dem Ablauf des Ablieferungstages beginnt bei der Beschädigung oder Minderung des Gutes die Verjährung. Ist das Speditionsgut verloren gegangen oder ist es zu spät an den Empfänger abgeliefert worden,[1]) so treten die Wirkungen der Verjährung mit dem Ablauf des Tages ein, an dem vereinbarungsgemäß die Ablieferung hätte erfolgen sollen,[2]) nicht erst mit Ablauf des Jahres, in dem die Forderung entstanden ist. Ereignisse, die der Beförderung unabwendbare Verzögerungen bereiten, wie Ausführungsverbot, Krieg usw. schieben die Lieferfrist hinaus.[3]) Entscheidend ist hierbei allein, ob der Frachtführer außerstande ist, seiner Ablieferungsfrist zu genügen. Es ist rechtlich unerheblich, ob er freiwillig berechtigter- oder unberechtigterweise sich in diese Lage gebracht hat. Daß der Zeitpunkt der Ablieferung an den Empfänger und nicht an den Frachtführer maßgebend ist, geht schon daraus hervor, daß die Verjährung des Anspruchs nicht vor der Entstehung des Anspruchs selbst entstehen kann. Zu diesem unmöglichen Ergebnis würde man aber dann kommen, wenn man von der Ablieferung an den Frachtführer ausgehen wollte, da der Spediteur ja auch für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes, die während der Besitzdauer des Frachtführers zur Entstehung gelangt sind, aus § 408 HGB. haftet.

Die Dauer der Verjährung ist ein Jahr. Die Frist kann durch eine Vereinbarung abgekürzt oder verlängert werden. Dagegen ist ein Ausschluß unmöglich.[4]) Die Verlängerung darf sich aber nicht über die Zeit der ordentlichen Verjährung erstrecken. Die Berechnung der Frist erfolgt nach § 190 BGB. Ist die Verjährungsfrist abgelaufen, so kann nach der Vorschrift des § 390 BGB. nur dann aufgerechnet werden, wenn während dieser Frist dem Spediteur die Beschwerde über den Erfüllungsmangel bekannt gemacht worden ist.

Die Verjährungsansprüche können auch einredeweise geltend gemacht werden, und zwar in der Form der Einrede des nichterfüllten Vertrages.[5])

Eine sechsmonatige Verjährungsfrist gemäß § 638 BGB. kommt für die Ansprüche aus dem Speditionsvertrage nicht in Frage, da dieser Paragraph sich nur auf Ansprüche, die aus

[1]) Staub, § 414 Anm. 5.
[2]) RG., Bd. 49, S. 95, Bd. 75, S. 110.
[3]) ROHG., Bd. 15, S. 30.
[4]) § 225 BGB.
[5]) § 320 BGB.

Werkmängel hergeleitet werden können, bezieht, nicht aber nach Ansicht des Reichsgerichts auf die Fälle, in denen positive Vertragsverletzung vorliegt.[1]) Es muß sich immer um ein positives Zuwiderhandeln gegen die pflichtgemäße Sorgfalt bei der Herstellung des noch nicht vollendeten Werkes handeln. Da der Spediteur aber nicht für alle Mängel des Werkes haftet, sondern nur für Verlust, Minderung oder Beschädigung, so kommt die in § 638 BGB. enthaltene Vorschrift hier nicht in Betracht, um so mehr, als der Spediteur nur bei Außerachtlassen der pflichtgemäßen Sorgfalt haftbar gemacht werden kann.[2])

In allen Fällen, in denen nicht für Verlust, Minderung oder Beschädigung oder wegen verspäteter Ausführung der Versendung gehaftet wird, verjähren die Ansprüche aus dem Speditionsvertrage erst in 30 Jahren. Eine Abkürzung der Verjährung kommt ferner nicht in Frage, wenn die Ansprüche infolge einer vorsätzlichen vertragwidrigen Handlung des Spediteurs entstanden sind.[3])

Auf Grund des § 852 BGB. verjähren die Ansprüche gegen den Spediteur aus unerlaubter Handlung in 3 Jahren, wobei zu beachten ist, daß der Spediteur, wenn er auf Grund des Delikts auf Kosten des Versenders etwas erlangt hat, auch nach eingetretener Verjährung zur Herausgabe verpflichtet ist, und zwar auf Grund der Regel über ungerechtfertigte Bereicherung

[1]) RG., Bd. 54, S. 41, Bd. 66, S. 16.
[2]) Dür.-Hach., § 414 Anm. 5.
[3]) §§ 26 HGB., 225 BGB.

G.

Die Einschränkung der Haftung des Spediteurs durch Vertrag und ihre Rechtsgültigkeit.

Die gesetzlichen Bestimmungen über die Haftung des Spediteurs sind keineswegs zwingend, sie können in mancher Beziehung eingeschränkt oder ausgeschlossen werden. Derartige Haftungsbeschränkungen sind zum Beispiel die in den Geschäftsbedingungen enthaltenen Klauseln, daß für diejenigen Schäden, die nicht durch Verlust oder Beschädigung des Speditionsgutes entstanden sind, sowie für entgangenen Gewinn oder für Schäden, die nicht das Gut selbst betreffen, nicht gehaftet wird. Oftmals besteht die Beschränkung der Haftung darin, daß die Spediteure in allen Fällen nur für den Betrag einer bestimmten Summe für das Kilo aufkommen. In vielen Fällen wird auch die Haftung für das Verschulden der Erfüllungsgehilfen beschränkt oder ausgeschlossen. Um diesen Haftungsbeschränkungen Wirksamkeit zu verleihen, müssen sie vereinbarungsgemäß Bestandteile des Vertrages sein. Sie können für jeden einzelnen Fall besonders vereinbart werden.[1]) Bestandteile des Vertrages sind sie dann geworden, wenn sich der Versender mit ihnen, sei es ausdrücklich oder sei es durch die stillschweigende Annahme eines Bestätigungsschreibens, einverstanden erklärt hat. Es kann auch der Fall sein, wenn der Spediteur seine Beförderungsbedingungen, die die Haftungsbeschränkungen enthalten, an seine Kunden verschickt mit der Erklärung, daß er sie allen künftigen Verträgen zu Grunde legen wolle. Bestandteile der späteren Verträge werden sie dann, wenn der Kunde nicht bei Abschluß des späteren Vertrages ausdrücklich geltend macht, er sei mit den ihm zugesandten Vertragsbedingungen nicht einverstanden. Es kann auch vorkommen, daß die Haftungsbeschränkungen nicht in den besonderen Bedingungen des einzelnen Vertrages, sondern in den „Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Ver-

[1]) Staub, § 408 Anm. 24, 1.

bandes Deutscher Spediteure" (AGB.) enthalten sind. Eine derartige Bekanntmachung ist lediglich eine Mitteilung, daß die Vereinsmitglieder sich diesen Bedingungen unterwerfen. Diese Art der Bekanntmachung ist schon aus dem Grunde nicht geeignet, dem Vertragsabschluß eines bestimmten Spediteurs zu Grunde gelegt zu werden, da diese Beförderungsbedingung nur örtlichen Gruppen gestattet unter Berücksichtigung ihrer speziellen örtlichen Verhältnisse von den Vertragsbedingungen abzuweichen. Sie können lediglich dann Vertragsinhalt werden, wenn der Spediteur in einem Bestätigungsschreiben ausdrücklich darauf hingewiesen hat, daß er sie dem Vertrage zu Grunde legen wolle, und wenn sich der Auftraggeber mit dem Inhalt des Schreibens und damit mit den Vertragsbedingungen ausdrücklich oder stillschweigend einverstanden erklärt hat.[1]) Nicht erforderlich ist es hierbei, daß die in den AGB. enthaltenen Haftungsbeschränkungen auf dem Bestätigungsschreiben wörtlich enthalten sind oder ihm beiliegen, es muß nur klar erkennbar auf sie verwiesen sein.[2]) Der Versender kann sich auch nicht darauf berufen, daß er die im Bestätigungsschreiben beiliegenden Bedingungen nicht gelesen habe.[3]) Hatte der Versender Kenntnisse davon, daß der Spediteur nur Geschäfte zu dem AGB. abschließen will, so sind die AGB. als Vertragsinhalt anzusehen.[4]) Um die Haftungsbeschränkungen zum Vertragsinhalt werden zu lassen, genügt eine Kollektiverklärung in der Tagespresse, bei der die einzelnen Spediteure einzeln unterzeichnet haben. Zwar wird in Literatur und Rechtsprechung betont, daß eine öffentliche Bekanntgabe durch die Tagespresse nur bei den öffentlichen Verkehrsanstalten genüge, nicht aber bei Privatunternehmungen. Motiviert wird diese Anschauung damit, daß ausgeführt wird, eine öffentliche Verkehrsanstalt spare durch die öffentliche Bekanntmachung viel Zeit und Geld. Jedermann, der mit einem solchen Unternehmen in Verbindung stehe, müsse das wissen. Dieses Argument trifft aber auch für die Spediteure zu, um so mehr als das kaufmännische Publikum längst mit dem Vorhandensein der im Speditionsgewerbe üblichen Verkehrsbedingungen vertraut ist. Auch durch späteren vorbehaltlichen Empfang von Schriftstücken des Spediteurs mit einem diesbezüglichen Vermerk können die Beförderungsbedingungen in dem Vertragswillen der Parteien aufgenommen werden.

In allen bisher geschilderten Möglichkeiten der Aufnahme der Haftungsbeschränkung in dem Speditonsvertrag ist stets

---

[1]) Staub, § 408 Anm. 24.
[2]) SSZ. 1921, S. 1333, 1922, S. 1164.
[3]) SSZ. 1922, S. 1084.
[4]) Gruch., Bd. 64, S. 341.

der Auftraggeber vom Spediteur auf die vorhandenen Bedingungen hingewiesen worden.

Wie aber ist die Sachlage zu beurteilen, wenn der Abschluß des Vertrages durch ein Telegramm oder durch ein Telephongespräch erfolgt, ohne daß ausdrücklich auf das Vorhandensein der Bedingungen hingewiesen wird, oder wenn der Spediteur seine Zustimmung zum Vertrage durch Schweigen zum Ausdruck bringt? — (Das kann er nach allgemeiner Ansicht, da Schweigen auf den Speditionsvertrag hin dessen Annahme bedeutet[1]), aber nicht unverzüglich den Versender von den vorhandenen Bedingungen in Kenntnis setzt? Hier ist die Frage, ob die Bedingungen ebenfalls zum Vertragsinhalt geworden sind. Dies wird zum Teil verneint, zum Teil mit der Begründung bejaht, daß man sich auf den Standpunkt stellt, der wahre Vertragswille sei unter Berücksichtigung der Verkehrssitte aus den näheren Umständen zu schließen,[2]) daß das formale Bedenken hinter dem Willensmoment zurücktreten müsse. Man wird wohl sagen können, daß die Bedingungen dann Vertragsinhalt geworden sind, wenn sie in öffentlicher Form bekannt gegeben wird. Hierdurch ist die Vermutung begründet, daß der Auftraggeber von ihrem Vorhandensein Kenntnis hatte.

Den Beweis für die Kenntnis des Versenders hat der Spediteur zu erbringen; denn da er eine Haftungsbeschränkung für sich in Anspruch nimmt, so ist es auch seine Pflicht, dafür Sorge zu tragen, daß sie wirklich in den Kenntnisbereich seines Gegners gelangen.

Sind die Haftungsbeschränkungen zum Vertragsinhalt geworden, so erhebt sich die Frage, für wen sie verbindlich sind. Da sie Inhalt des Speditionsvertrages sind, so haben sie wohl zunächst für den Auftraggeber bindende Kraft. Fraglich kann nur sein, ob sich die Haftungsbeschränkungen auch auf eine Schuld des Spediteurs oder seiner Gehilfen erstrecken, die sich als eine unerlaubte Handlung und nicht nur als eine Verletzung vertraglicher Pflichten darstellen. Das wird wohl meistens vorliegen. So heißt es zum Beispiel unter Nr. 5 der Haftungsbestimmungen im „Tarif der Vereinigten Münchener Spediteure": „Bei Nichtangabe des Wertes (zum Zwecke der Versicherung) wird in allen vorkommenden Fällen der Wert des Gutes mit 1,20 Mk. pro Kilo angenommen und unter a l l e n U m s t ä n d e n nur bis zu diesem Betrage gehaftet. Hieraus ist wohl zu entnehmen, daß sowohl für vertragliche Pflichtverletzungen als auch für unerlaubte Handlungen seitens des Spediteurs gehaftet werden soll, obwohl im Text nicht ausdrücklich darauf hingewiesen worden ist. Die vertraglich

[1]) RG., Bd. 54, S. 180.
[2]) § 157 BGB.

vereinbarten Beförderungsbedingungen haben also für den Auftraggeber bindende Kraft, auch in bezug auf seine Ansprüche aus unerlaubter Handlung. Ein Drittgeschädigter ist aber in den meisten Fällen in der Lage, seine Ansprüche gegen den Spediteur gemäß § 823 BGB. geltend zu machen. Ein solcher Drittgeschädigter kann zum Beispiel der Eigentümer, der nicht der Versender ist, sein, ganz gleich, ob er die Haftungsbeschränkung gekannt hat oder nicht, es sei denn, daß er sich ausdrücklich oder stillschweigend mit ihnen einverstanden erklärt hat.[1]) Die Fälle, in denen der Versender nicht auch Eigentümer des Speditionsgutes ist, werden wohl verhältnismäßig selten sein. Vorliegen würde dieser Tatbestand dann, wenn das vom Empfänger gekaufte, einzeln gelagerte und bezahlte Speditionsgut, das zu seiner Verfügung beim Verkäufer, dem Versender, lagert und von diesem dem Spediteur übergeben wird. Ein weiterer Fall ist der, daß der Käufer und Empfänger des Gutes ein dingliches Traditionspapier, einen Ladeschein zum Beispiel,[2]) der die Uebergabe des Gutes ersetzt, erhält.

Macht ein solcher Eigentümer einen Anspruch aus unerlaubter Handlung geltend, so erhebt sich die Frage, ob eine Klage aus Delikt nicht durch die Vorschriften der §§ 987 ff. BGB. ausgeschlossen ist. Das Reichsgericht[3]) führt hierzu aus, daß eine ausschließliche Anwendbarkeit der §§ 987 ff. BGB. nur dann angenommen werden kann, wenn der besitzende Spediteur nicht über den Rahmen seines Besitzrechtes hinausgehe. Tue er dies doch, indem er zum Beispiel das Speditionsgut einem Nichtberechtigten übergebe, so mache er sich hierdurch einer Eigentumsverletzung schuldig, für die er wie jeder nicht besitzende Störer eines fremden Eigentums nach den Regeln über unerlaubte Handlung hafte, obwohl eigentlich der nichtbesitzende Eigentümer gegen den Besitzer einen Schadensersatzanspruch ausschließlich auf §§ 987 ff. BGB. habe. Dieser Grundsatz würde aber einen Schadensersatzanspruch des Eigentümers gegen den Besitzer, der sein Eigentum verletzt, nicht zulassen, wenn er bis zu dieser Verletzung des Eigentums redlicher Besitzer ist. Selbst bei einer Unterschlagung oder Untreue des Besitzes würde ein Anspruch auf Schadensersatz nicht entstehen, da die gemäß § 992 BGB. verlangte rechtswidrige Besitzerlangung fehlt. Auch aus § 990 BGB. kann kein Schadensersatzanspruch hergeleitet werden, weil hier schon vor der Verletzung des Eigentums die Unredlichkeit des Besitzers eintreten muß. Der auf Grund des § 990 BGB. erlangte Schaden würde auch nur den unmittel-

[1]) RG., Bd. 102, S. 38, Bd. 63, S. 312.
[2]) § 450 HGB.
[3]) RG., Bd. 101, S. 307.

bar entstandenen Schaden umfassen, nicht den weitergehenden. Aus diesem Grunde will das Reichsgericht dem Eigentümer, wenn der Besitzer nicht mehr im Rahmen seines Besitzrechts handelt, Gelegenheit geben, nach den Grundsätzen der §§ 823 ff. BGB. den entstandenen Schaden einzuklagen, da hierdurch seine Stellung wesentlich günstiger ist, denn er kann den gesamten Schaden einklagen.

Die in den Beförderungsbedingungen aufgenommenen Haftungsbeschränkungen der Spediteure können trotz gültiger Vereinbarungen nichtig sein, wenn sie gegen die guten Sitten verstoßen. Dies wird dann der Fall sein, wenn der sich Freizeichnende eine Monopolstellung einnimmt und anderseits durch die Freizeichnung dem Verkehr eine unbillige Fessel auferlegt wird.[1]) Eine derartige Monopolstellung kann begründet sein, wenn die Spediteure eines Ortes sich zu einer örtlichen Vereinigung zusammengeschlossen haben. Die Gefahr solcher Monopole ist die Möglichkeit einer einseitigen Interessenpolitik, da das Publikum auf die im Monopol zusammengeschlossenen Unternehmer angewiesen ist. Daher kann es auch leicht der Fall sein, daß Vertragsbedingungen gestellt werden, die gegen die guten Sitten verstoßen. Um diesem Mißbrauch entgegenwirken zu können, hat der Gesetzgeber beim Bestehen eines rechtlichen Monopols (Eisenbahn, Telegraphie, Post) einen Rechtszwang zur Eingehung von Verträgen zu gesetzlich festgelegten Bedingungen geschaffen.[2]) Der Grund hierfür ist darin zu finden, daß beim Bestehen eines Monopols dieses beim Abschluß von Verträgen stärker gebunden sein muß als ein Einzelgeschäftsmann. Wo die Korrektur durch die Gewerbefreiheit ausgeschaltet ist, muß unbedingt der sonst geltende Grundsatz der Vertragsfreiheit eingeengt werden.

Nipperdey[3]) hält einen Kontrahierungszwang für die in örtliche Verbände zusammengeschlossenen Spediteure für notwendig, der seiner Ansicht nach aus § 826 BGB. hergeleitet werden kann. Das Reichsgericht[4]) hat diese Ansicht nicht unterstützt. Es hat wohl ausgeführt, daß, wenn die sich freizeichnenden Spediteure eine Monopolstellung einnehmen, so dürfen sie diese Stellung nicht dazu benutzen, sich mit der Rechtsauffassung nicht vereinbarte Vorteile auszubedingen und dadurch dem Verkehr eine unbillige Fessel auflegen. Daher erklärt es diese Haftungsbeschränkung für nichtig wegen Verstoß gegen die guten Sitten. Es gibt aber im einzelnen nicht

[1]) RG., Bd. 106, S. 388, Bd. 103, S. 82, Bd. 102, S. 397, Bd. 99, S. 107, JW. 1925, S. 1395[26].
[2]) RPGes. § 3, RTel.Ges. §§ 5 u. 8.
[3]) Jur. Woch. 1912, S. 575.
[4]) RG., Bd. 103, S. 82.

an, wie diese Spediteure ihre Bedingungen zur Haftungsbeschränkung ausgestalten müssen.

Besondere Beachtung ist der Klausel über den Wegfall der Haftung für die Erfüllungsgehilfen und für eigenes Verschulden zu schenken. Nach § 278 BGB. ist die Zulässigkeit der Haftungsbeschränkung bezüglich der Erfüllungsgehilfen gestattet. Dieser Grundsatz steht aber im Gegensatz mit der vom Reichsgericht aufgestellten Ansicht über die Nichtigkeit der Klauseln dann, wenn sie von in örtlichen Verbänden zusammengeschlossenen Spediteuren in ihre Bedingungen aufgenommen sind, es sei denn, daß sie ihre berechtigten Interessen gewahrt haben.

Um aber die Berechtigung dieses Grundsatzes zu erkennen, ist von folgendem auszugehen: Für den Spediteur ist es von großer Wichtigkeit, zuverlässiges Personal zu haben, da ihm oft Speditionsgüter von großem Wert anvertraut sind. Nun ist es aber eine allgemein bekannte Tatsache, daß nach dem Kriege die Zuverlässigkeit des Personals nachgelassen hat, daß hierdurch auch die Spediteure stark betroffen werden, ist ohne weiteres einzusehen. Würde man ihnen nun durch die Haftung auf einen Höchstbetrag für seinen Erfüllungsgehilfen nicht die Möglichkeit geben, sich zu entlasten, so müßte er, um die Haftungssumme zu erhalten, die Speditionsprämie im allgemeinen erhöhen. Dadurch aber würden indirekt diejenigen, die weniger wertvolle Güter versenden, in Nachteil geraten zu denjenigen, die hochwertige Güter verschicken. Gibt man aber den Spediteuren die Möglichkeit, die Haftung für die Erfüllungsgehilfen auf einen Höchstbetrag zu beschränken oder auszuschließen unter Hinweis auf eine Versicherungsmöglichkeit, so würde dadurch eine gleichmäßige, dem Wert des Gutes ensprechende Verteilung des Risikos möglich sein. Allerdings könnte man hierzu anführen, daß in solchem Falle kein genügendes Interesse bei dem Spediteur für die sorgfältige Auswahl seiner Leute vorhanden sei. Wenn er jedoch die Unfähigkeit der Leute erkannt hat, sie aber dennoch anstellt oder nicht entläßt, so würde er wegen eigenen Verschuldens haften. Obwohl im Gesetz [1]) die Haftung für eigenes Verschulden bei Fahrlässigkeit ausgeschlossen werden kann, so bedeutet es doch eine gänzliche Umkehrung der vom Gesetzgeber gewollten und vom Verkehr als billig empfundenen Rechtslage, wenn der Spediteur sich von der Haftung für eigenes Verschulden freizeichnet. Geschieht dies nicht im Wege völlig freier Vereinbarung, sondern wird sie von einer ganzen Unternehmergruppe eines bestimmten Bezirks durch Ausnutzung einer tatsächlichen Monopolstellung der beteiligten Kreise, die auf die Mitwirkung der Spediteure angewiesen sind, gewis-

[1]) § 276 BGB.

sermaßen aufgezwungen, so verstößt ein solches Vorgehen gröblich gegen die guten Sitten. Ein Verschulden seiner Leute kann der Spediteur noch entschuldigen, doppelt vorsichtig muß er jedoch sein bei Führung seines eigenen Geschäfts. Eine diesbezügliche Versicherung wird ihm in solchen Fällen wenig nützen, da er für Eigenverschulden besonders hohe Versicherungssätze zu zahlen hat, die er auch nicht auf die Kunden abwälzen darf, da dies der Billigkeit widersprechen würde.

Die Folgen, die durch eine derartige Freizeichnung hervorgerufen werden würden, wären die, daß die im Verkehr erforderliche Sorgfalt, die der Spediteur beobachten muß, illusorisch würde, dem Versender aber die Zahlung höherer Versicherungsprämien zugemutet würde. Bei Eintritt des Versicherungsfalles wird aber nie der volle Schaden ersetzt werden, selbst wenn die Versicherungsprämien bezahlt sind, denn der Spediteur soll trotz der Versicherung zu möglichster Sorgfalt angehalten werden. Das Reichsgericht[1]) hat auch ausgeführt, daß die Freizeichnung vom eigenen Verschulden gegen das Empfinden des sittlich und gerecht denkenden Teiles des Volkes verstößt und daher gemäß § 138 BGB. nichtig sei. Hiergegen ist geltend gemacht worden, daß wenn überhaupt eine Haftungsbeschränkung oder ein Haftungsausschluß möglich sei, kein rechtlicher Unterschied bestände, ob die Klauseln sich auf die Haftung für Verschulden von Angestellten oder für eigene Fahrlässigkeit beziehe. Es sei also ein uneingeschränkter Haftungsausschluß oder eine uneingeschränkte Haftungsbeschränkung notwendig. Wie aber oben ausgeführt wurde, liegt doch ein Unterschied zwischen den beiden Fällen vor. Bei der Beschränkung für die Haftung der Erfüllungsgehilfen ist es eine berechtigte Abwehr, bei der Beschränkung für eigene Fahrlässigkeit würde es auf eine unbillige Belastung des Versenders hinausführen.

Die Nichtigkeit erstreckt sich im gegebenen Fall nur auf die jeweilige Klausel, sie berührt den ganzen Vertrag nicht. Es ist wohl davon auszugehen, daß der Spediteur, um seinem Gewerbe nachzugehen, den Vertrag auch bei Fortfall dieser Klausel abgeschlossen haben würde. Wird die Freizeichnung in der oben geschilderten Weise gehandhabt, so würden sowohl die Interessen der Spediteure gewahrt sein, als auch den Interessen des Publikums Rechnung getragen sein.

[1]) RG., 103, S. 82.